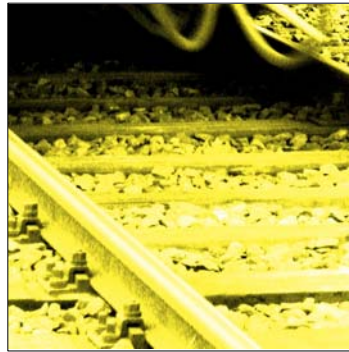
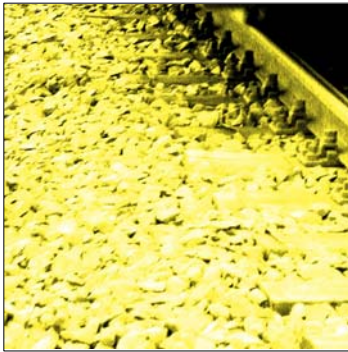


Anlage 1



CHAMPAGNERLUFT UND TRADITION
Bad Homburg

Stadt Bad Homburg
Der Magistrat
Fachbereich Stadtplanung
-Stadtentwicklung-

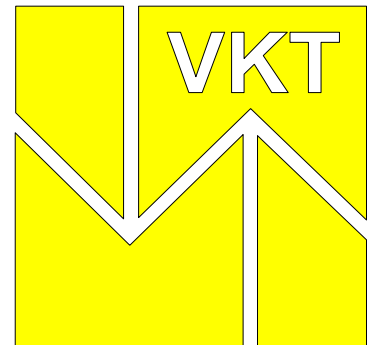
VERKEHRSPLANUNG
Köhler und Taubmann GmbH

Hanauer Landstraße 145
60314 Frankfurt am Main
Telefon: +49 69 4058698-0
Telefax: +49 69 4058698-66

Frankfurt/Main, 20.12.2009

Verlängerung der Stadtbahnlinie U2
nach Bad Homburg - Bahnhof

Nutzen-Kosten-Untersuchung
[Sachstand Dezember 2009]



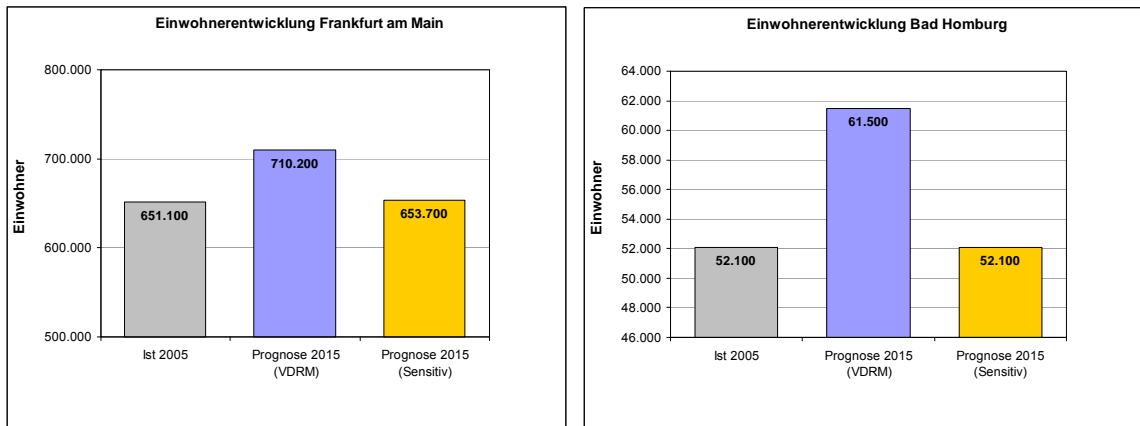


Bild 5: Einwohnerentwicklung Frankfurt am Main und Bad Homburg, Sensitivitätsbetrachtung der NKU

	Variante 1 [Fahrgäste/Werktag]	Variante 2 [Fahrgäste/Werktag]	Variante 3 [Fahrgäste/Werktag]
Summe Neufahrgäste	2.820	3.140	3.090
aus Verlagerungswirkung zwischen IV und ÖV	2.460	2.760	2.710
induzierte Verkehre (Neuverkehre)	350	380	380

Tab. 2: Nachfragewirkung bei Umsetzung der U2-Fahrplanvarianten 1,2 und 3

In nachfolgender Grafik (vgl. Bild 6) ist der Saldo der Verlagerungswirkung zwischen mIV und ÖPNV bei Umsetzung der Fahrplanvarianten 1 bis 3 (Mitfall) auf den wesentlichen Relationen dargestellt.

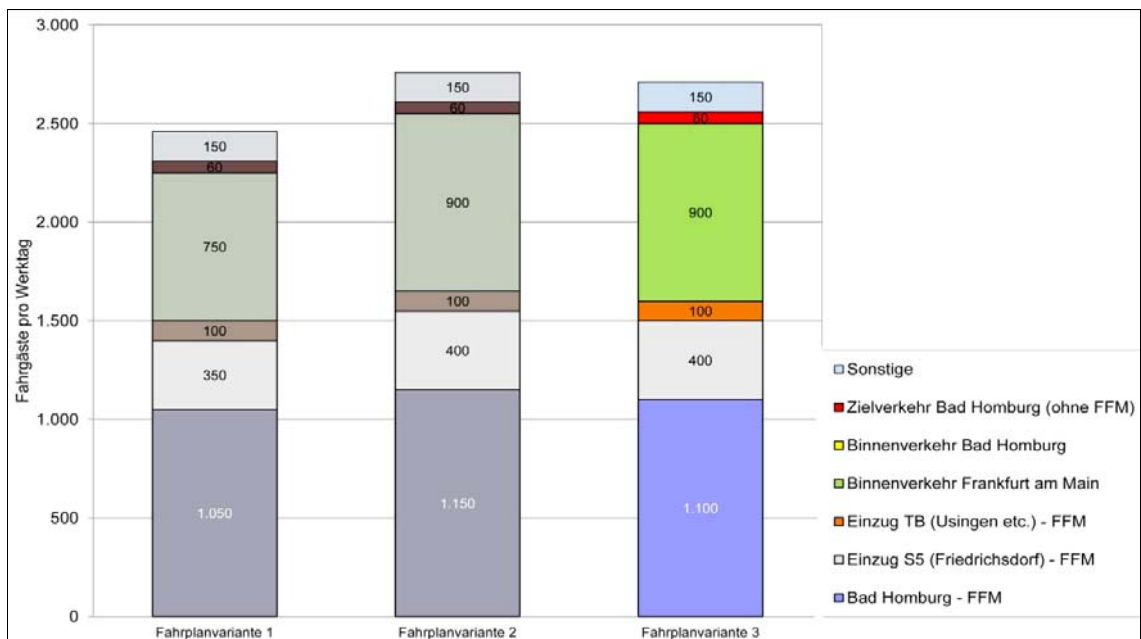


Bild 6: Saldo der Verlagerungswirkung auf den wesentlichen Relationen

DIE NUTZEN-KOSTEN-UNTERSUCHUNG



Damit ein Vorhaben aus öffentlichen Haushaltsmitteln von Bund und Land gefördert werden kann, muss es volkswirtschaftlich sinnvoll sein – das heißt, es muss mehr Nutzen schaffen als es Kosten verursacht. Auch für die Verlängerung der U2 wurde dies geprüft. Ergebnis: Der Nutzen des Vorhabens ist in etwa doppelt so hoch wie die entstehenden Kosten.

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU)

Geplante Infrastrukturprojekte werden einer sogenannten Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) unterzogen. Anhand eines standardisierten Verfahrens des Bundesverkehrsministeriums wird geprüft, welche Veränderungen sich zukünftig durch den Bau des Vorhabens (dem sog. „Mitfall“) – im Vergleich zur Beibehaltung der aktuellen Infrastruktur (der sog. „Ohnefall“) – ergeben würden.



Die Nutzen-Kosten-Untersuchung für die U2-Verlängerung wurde im Jahr 2006 durch das Ingenieurbüro Verkehrsplanung Köhler und Taubmann GmbH vorgenommen und im Jahr 2009 nochmals aktualisiert. Der volkswirtschaftliche Nutzen ist demnach etwa doppelt so hoch wie die anfallenden Kosten.



Quelle: Nutzen-Kosten-Untersuchung, Sachstand: Dezember 2009

Untersucht werden zum Beispiel folgende Fragen:

- Wie stark reduziert sich die Reisezeit für die Fahrgäste?
- Hat das Vorhaben eine Verlagerungswirkung – steigen also mehr Menschen vom Auto auf die Bahn um?
- Reduzieren sich durch die Maßnahme die Abgasemissionen?
- Wie hoch sind die Personal- und Energiekosten bei der Betriebsführung?
- Welche Unterhaltungskosten fallen für die geplante Strecke und die genutzten Fahrzeuge an?

Bei der NKU wird zudem berücksichtigt, wie sich die Rahmenbedingungen (z.B. die Einwohnerzahlen, das Verkehrsaufkommen und der Beschäftigungsstand) zukünftig entwickeln werden. Grundlage bilden dabei stets die aktuellsten Prognosedaten.

Ist in der Betrachtung der gesamtgesellschaftliche Nutzen größer als die relevanten Kosten (NKU-Faktor > 1), ist das Projekt förderfähig.

Seit der Finalisierung des Berichts hat die Einwohnerentwicklung sowohl in Bad Homburg als auch in Frankfurt am Main die Erwartungen übertroffen. Durch das schnellere Wachstum der beiden Städte kann davon ausgegangen werden, dass sich die potenziellen Fahrgastzahlen und somit der Nutzen weiter erhöht haben.

DIE KOSTEN UND DIE FINANZIERUNG DER U2-VERLÄNGERUNG



Die Verlängerung der U2 ist ein Vorhaben mit großer regionaler Bedeutung. Deswegen ist die Stadt Bad Homburg nicht alleine für die Finanzierung zuständig, sondern wird durch das Land Hessen wesentlich unterstützt. Das Land sagt dabei eine Förderquote in Höhe von 80% für die Erstinvestitionen zu. Um größtmögliche Sicherheit zu den anfallenden Kosten zu gewinnen, ließ die Stadt Bad Homburg ihre Kostenberechnung nochmals durch ein externes Ingenieurbüro prüfen. Demnach liegt der Eigenanteil der Stadt Bad Homburg im schlechtesten Fall („Worst-Case-Betrachtung“) bei 20,9 Mio. €. Die Finanzierung dieses Eigenanteils durch den städtischen Haushalt ist bereits gewährleistet. Es müssten keine neuen Schulden aufgenommen oder auf andere Projekte verzichtet werden.

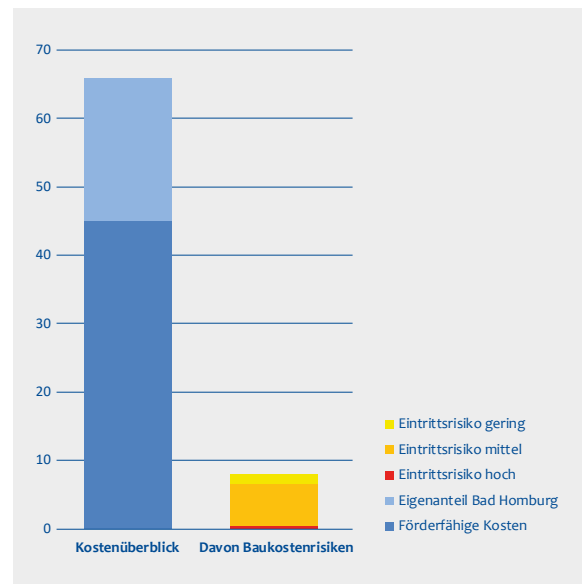
Die Kosten und die Finanzierung des Vorhabens

Im Jahr 2017 erhielt das Ingenieurbüro Schüßler-Plan den Auftrag zur Überprüfung der Kostenberechnung sowie zur Betrachtung von Baukostenrisiken. Die bisherige Kostenberechnung nennt eine Gesamtsumme von 53,8 Millionen Euro. Das Gutachten kommt auf 55,2 Millionen Euro. Die Prüfung bestätigt damit die bisherigen Annahmen. Im ungünstigsten Fall, dem sogenannten Worst-Case-Szenario, entstehen laut der Prüfung Kosten von rund 65 Millionen Euro.

Aufgrund der Übernahme von 80% der zuwendungsfähigen Kosten durch das Land Hessen liegt der städtische Anteil im schlechtesten Fall bei 20,9 Mio. € und damit sogar 2 Mio. € niedriger als bisher angenommen.

Die Zahlen im Überblick:

- Bisherige Investitionen in die Planung: 2,6 Mio. €
- Gesamtsumme der Investitionskosten im Normalfall: 55,2 Mio. €
- Kosten inkl. aller Baukostenrisiken („Worst-Case“): 65 Mio. €
- Übernahme der förderfähigen Kosten durch das Land Hessen: 80%
- Eigenanteil der Stadt Bad Homburg im schlechtesten Fall: 20,9 Mio. €



Beim Betrieb der U2 entstehen der Stadt keine zusätzlichen Kosten

Im Falle einer Umsetzung der U2-Verlängerung soll eine Projektbaugesellschaft gegründet werden. Die Finanzierung wird anteilig durch die Stadt und die Projektpartner getragen. Die Abstimmungen zur genauen Kostenaufteilung beginnen, wenn die Entscheidung zum Ausbau gefallen ist. Bereits jetzt steht hingegen fest, dass Bad Homburg auch bei einer verlängerten U2 keine zusätzlichen Betriebskosten tragen müsste.



Projektbaugesellschaft:

Die Finanzierung erfolgt anteilig durch die Stadt Bad Homburg und die Projektpartner.
Kostenhöhe: ca. 4,5% der Baukosten



Baunebenkosten:

Finanzierung anteilig durch die Stadt Bad Homburg und die Projektpartner.
Kostenhöhe: ca. 3% der Baukosten. Dabei mögliche Förderung der weiterführenden Planungskosten in Höhe von 15% der Betriebskosten



Betriebskosten:

Für Bad Homburg entstehen durch die U2-Verlängerung gegenüber heute keine zusätzlichen Kosten

Anlage 2

Absender
Kirsten Baum
Ferdinandstr. 3A
61348 Bad Homburg

Abs: Kirsten Baum, Ferdinandstr. 3A, 61348 Bad Homburg

An das Regierungspräsidium Darmstadt
Herr Prof. Dr. Hilligardt, Herr Martin Leiter Abt. III
Wilhelminenstr. 1-3
64283 Darmstadt

Bad Homburg, 10.11.2025

Zur Anlage 1: Analyse zur Fahrgastzahlverzerrung, siehe Seite 10 der NKU 2009

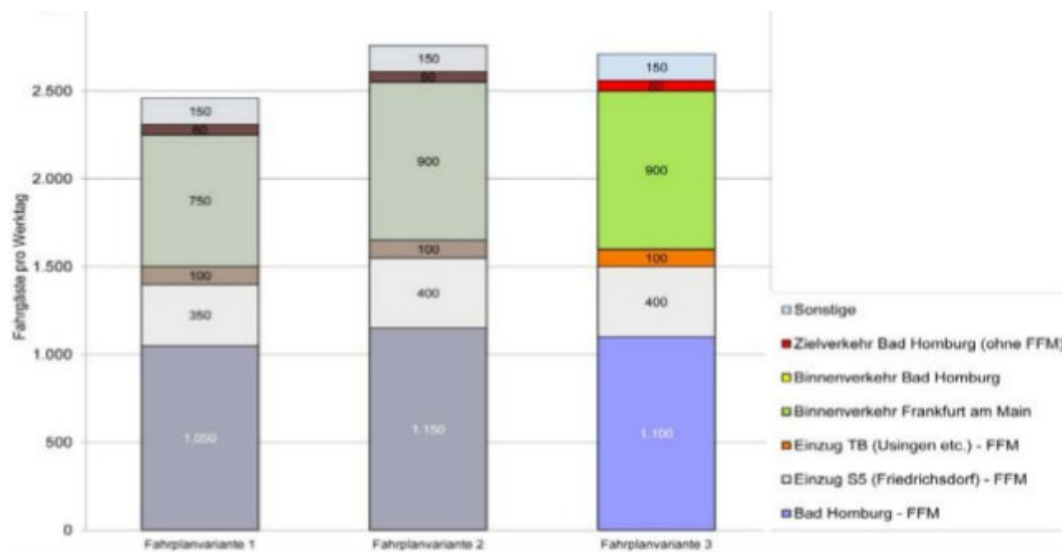


Bild 6: Saldo der Verlagerungswirkung auf den wesentlichen Relationen

Rechenweg zur Korrektur des Nutzen-Kosten-Indikators (NKI)

Originalangabe aus der NKU (Seite 10):

Neue Fahrgäste pro Werktag: 3.090

- 2.710 durch Verlagerung vom MIV/ÖPNV

- 380 durch induzierten Neuverkehr

Diese Zahl bildet die Grundlage für den berechneten NKI von **2,15**

Falsche Zurechnung: 900 Fahrgäste Binnenverkehr Frankfurt

Aus den 2.710 verlagerten Fahrgästen entfallen:

Herkunft	Fahrgäste
Bad Homburg – Frankfurt	1.100
Friedrichsdorf – Frankfurt	400
Usingen etc. – Frankfurt	100
Binnenverkehr Frankfurt	900 ← kritisch
Binnenverkehr Bad Homburg	0
Zielverkehr Bad Homburg (ohne FFM)	60
Sonstige (unklar)	150
Summe	2.710

Diese 900 Fahrgäste im Binnenverkehr Frankfurt haben keinen Bezug zur Maßnahme und dürfen laut den Vorgaben der **Standardisierten Bewertung nicht angerechnet** werden.

Korrektur der neuen Fahrgastzahl:

Original:

- 2.710 (Verlagerung) + 380 (Neu) = 3.090 neue Fahrgäste

Abzüglich:

- 900 Fahrgäste Binnenverkehr Frankfurt

Korrigierte neue Fahrgäste:

- $(2.710 - 900) + 380 = 2.190$ neue Fahrgäste
-

Kirsten Baum
Architektin
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg

Tel 06172 – 85 73 255
0179 – 635 20 15

Mail kiba-ffm@gmx.de
Web www.b-o-ing.de
www.alt-gonzenheim.de

Berechnung des korrigierten Nutzen-Kosten-Indikators (NKI)

Die **Nutzen-Komponente** der Standardisierten Bewertung ist **annähernd proportional zur Anzahl der neuen Fahrgäste**, da sich:

- Fahrzeitgewinne,
- Verkehrsverlagerungseffekte (z. B. CO₂, Unfallkosten),
- Betriebskostenvermeidung usw.
alle **am Fahrgastaufkommen orientieren**.

> Verhältnis der neuen Fahrgäste:

$$2.190 / 3.090 = 0,7084$$

> Korrigierter NKI:

$$2,15 \times 0,7084 = 1,52$$

Wenn man zusätzlich **die fraglichen 150 „Sonstigen“ Fahrgäste** abzieht, wäre man bei:

$$2.190 - 150 = 2.040 \text{ Fahrgäste}$$

$$2,15 \times 2.040 / 3.090 = 2,15 \times 0,660 = 1,42$$

Weitere negative Effekte auf den NKI

Buskürzungen:

Wird zusätzlich berücksichtigt, dass die **Buskürzungen in Bad Homburg (Linie 1, 4, 5, 11) nicht adäquat durch die U2 ersetzt werden**, könnten **weiter negative Effekte** auf den NKI wirken – etwa **Reduktion des ÖPNV-Angebots** für Bestandsfahrgäste = negativer Nutzenfaktor.

Fahrten in Hauptverkehrszeiten:

Nach Fertigstellung der eingleisigen Verlängerung der U-Bahnlinie U2 bis zum Bahnhof Bad Homburg, **entfällt in den Hauptverkehrszeiten der heutige kurze U-Bahn-Zeittakt von 7,5 Minuten**.

Danach fahren – bedingt durch die eingleisige Streckenführung - U-Bahnen der Linie U2 **nur noch im 15 Minuten-Takt** in Richtung Frankfurt. Das gleiche gilt ebenso für die Rückfahrten nach Bad Homburg.

Rechnerisch bedeutet das nicht nur längere Wartezeiten für Pendler pro Werktag von mindestens $2 * 7,5 \text{ Minuten} = 15 \text{ Minuten/Werktag}$. Im Jahr entspricht das bei

$220 \text{ Arbeitstage} * 15 \text{ Minuten} = 55 \text{ Stunden}$ oder 1 Arbeitswoche u. 2 Arbeitstage warten auf die U-Bahn.

Mit dieser **Spar-Maßnahme** in Hauptverkehrszeiten vergrößert sich zwar die Wirtschaftlichkeit des Projektes, indem bei gleicher Anzahl der Fahrgäste der Erlös unverändert bleibt, jedoch die Kosten durch Wegfall von 42 Fahrten pro Werktag (-21,9%) sich stark reduzieren. (**Minimal-Prinzip.**)

Eine Reduktion des ÖPNV-Angebots für Bestandsfahrgäste = negativer Nutzenfaktor.

Kirsten Baum
Architektin
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg

Tel 06172 – 85 73 255
0179 – 635 20 15

Mail kiba-ffm@gmx.de
Web www.b-o-ing.de
www.alt-gonzenheim.de

Fazit:

- Die Einbeziehung von **900 Binnenverkehr-Fahrgästen Frankfurt** ist regelwidrig (Verstoß gegen StBew).
- Eine Korrektur reduziert den **NKI rechnerisch auf ca. 1,42 bis 1,52**.
- Berücksichtigt man weitere Mängel (Busnetz, reduzierte Fahrten in Hauptverkehrszeiten, Kostensteigerung), kann der **NKI auf unter 1,0** fallen, womit die **Förderfähigkeit nach GVFG entfiel**.

Bad Homburg, 10.11.2025



Kirsten Baum

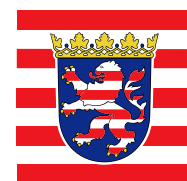
Kirsten Baum
Architektin
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg

Tel 06172 – 85 73 255
0179 – 635 20 15

Mail kiba-ffm@gmx.de
Web www.b-o-ing.de
www.alt-gonzenheim.de

Anlage 3



Durchschrift

HESSSEN

Planfeststellungsbeschluss

Nr. 77

für die

Verlängerung der Stadtbahnlinie U 2 von der heutigen Endhaltestelle Bad Homburg v. d. Höhe-Gonzenheim bis Bad Homburg v. d. Höhe-Bahnhof



vom

25. Januar 2016

III 33.1 - 66 e 02/01 - St - (245)

Darüber hinaus verfolgt die Planung die Zielsetzung, eine weitgehend barrierefreie Nutzung der Verkehrsmittel des ÖPNV zu ermöglichen und durch eine Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den ÖPNV die verkehrsbedingte Emissionsbelastung zu reduzieren und das regionale Straßennetz zu entlasten.

Nach alledem stehen die Zielsetzungen des Vorhabens mit den oben näher beschriebenen Zielen und Anforderungen des PBefG und des ÖPNVG in Einklang, so dass die fachplanerische Zielkonformität gegeben ist.

1.2 Erforderlichkeit

Das Vorhaben ist darüber hinaus auch erforderlich. Es ist geeignet, die mit ihm verfolgten planungsrechtlichen Ziele tatsächlich zu verwirklichen, insbesondere weil ein konkreter Bedarf für die damit angebotenen Verkehrsleistungen besteht (vgl. Jarass, Die Planrechtfertigung bei Planfeststellungen, NuR 2004, 69 [72]).

Dieser konkrete Bedarf manifestiert sich in der mit der planfestgestellten Stadtbahnstrecke erreichbaren Verbesserung der Verkehrsverbindung. Zu den maßgeblichen Kriterien gehören insoweit die Verkürzung der Transportzeiten und die Anhebung des Beförderungskomforts, die einen wichtigen Grund für die Rechtfertigung einer neuen Bahntrasse darstellen (BVerwG, Urteil vom 27. Juli 1990 - 4 C 26.87 -, NVwZ 1991, 781).

Die mit der Verlängerung der U 2 beabsichtigte Schaffung einer umsteigefreien Stadtbahnverbindung zwischen dem in Innenstadtnähe gelegenen Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe und den im Einzugsbereich der Stadtbahnlinie gelegenen Frankfurter Stadtgebieten ist ebenso ein die Verbesserung der Verkehrsverbindung durch die Stadtbahn betreffender Gesichtspunkt wie die dadurch erreichbare Verkürzung der Reisezeiten (vgl. VGH Kassel, Urteil vom 18. März 2008, 2 C 1092/06.T - juris, RdNr. 98).

Nach den auf das Jahr 2015 bezogenen Untersuchungen der Vorhabenträgerin führt die Realisierung des Vorhabens zu ca. 3.100 zusätzlichen Fahrgästen/Werktag. Diese zusätzlichen Fahrgäste setzen sich aus dem Saldo der maßnahmenbedingten Verlagerungswirkung zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV) und öffentlichem Verkehr (ca. 2.700 Fahrgäste/Werktag) und induzierten Verkehren (Neuverkehre, ca. 400 Fahrgäste/Werktag) zusammen. Die wesentlichen Relationen für diese prognostizierten Verlagerungswirkungen sind dabei die Verbindungen zwischen Bad Homburg und den Frankfurter Stadtgebieten (ca. 1.100 Fahrgäste/Werktag) sowie zwischen dem Einzugsbereich der S 5 (Raum Friedrichsdorf) und Frankfurt am Main (ca. 400 Fahrgäste/Werktag).

Wie die Untersuchungen der Vorhabenträgerin desweiteren zeigen, ergibt sich aus den zusätzlichen Fahrgästen und den prognostizierten Verlagerungswirkungen zwischen den einzelnen ÖPNV-Angeboten für das Jahr der Inbetriebnahme der verlängerten U 2 eine Fahrgastnachfrage, die sich für den Verlängerungsabschnitt zwischen Bad Homburg-Gonzenheim und Bad Homburg-Bahnhof auf ca. 11.000 Fahrgäste pro Werktag und zwi-

schen **Gonzenheim und Ober-Eschbach auf ca. 12.000 Fahrgäste pro Werktag** (jeweils Summe aus Hin- und Rückrichtung) beläuft. Auf dem Abschnitt zwischen Gonzenheim und Ober-Eschbach entspricht dies etwa einer **Verdreifachung der werktäglichen Fahrgastnachfrage im Vergleich zum Ist-Zustand.**

Die Geeignetheit der Planung zur Realisierung des Planungsziels einer attraktiven Verknüpfung der Verkehrsmittel des ÖPNV am Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe wird durch die Untersuchungen der Vorhabenträgerin ebenfalls belegt. So weist die Nachfrageprognose die folgenden Umsteigebeziehungen am Bahnhof aus:

- Umsteiger zwischen U2 und Stadtbus Bad Homburg: ca. 6.000 Fahrgäste/Werktag,
- Umsteiger zwischen U2 und RTW: ca. 780 Fahrgäste/Werktag,
- Umsteiger zwischen U2 und S5: ca. 1.200 Fahrgäste/Werktag,
- Umsteiger zwischen U2 und Taunusbahn: ca. 2.700 Fahrgäste/Werktag.

Aufgrund der Verlagerungseffekte vom MIV zum ÖPNV nimmt die tägliche Verkehrsleistung im MIV ab, was zu einer positiven CO₂-Emissions-Bilanz mit einem Reduzierungspotenzial in Höhe von ca. 640 t/Jahr führt.

Der Bau der auf einem unabhängigen Bahnkörper geführten Stadtbahnlinie gewährleistet desweiteren eine durch das MIV-Aufkommen ungestörte Verkehrsabwicklung, so dass das Vorhaben geeignet ist, zu einer Verbesserung der Pünktlichkeit der Nahverkehrsfahrzeuge sowie einer Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV insgesamt beizutragen.

Zu den maßgeblichen Kriterien der Planrechtfertigung gehört desweiteren die mit Straßenbahnprojekten erzielbare Anhebung des Beförderungskomforts. Die Seitenstabilität der Straßenbahn während der Fahrt, die insgesamt größere Laufruhe, durch die **Vibrationen erheblich kleiner als bei einem Bus ausfallen, und die deutlich geringere Belästigung der Fahrgäste durch Lärm bewirken einen höheren Fahrkomfort.** Straßenbahnen werden daher von den Nutzern besser angenommen als Busse.

Darüber hinaus beachtet die Planung die berechtigten Belange von in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen sowohl im Hinblick auf die Nutzung des öffentlichen Verkehrsraums im Allgemeinen als auch bezüglich der Nutzung des ÖPNV im Besonderen und gewährleistet damit die Umsetzung des bedeutsamen Ziels der Barrierefreiheit. Zugleich wird mit dem Einsatz moderner Straßenbahnfahrzeuge ein im Vergleich zum Bus noch stadtverträglicheres Verkehrsmittel eingesetzt, das keine lokalen Schadstoffemissionen verursacht und auch im Hinblick auf die Lärmentwicklung günstiger zu beurteilen ist.

Aus alledem ergibt sich, dass ein Bedarf für das Verlängerungsvorhaben besteht und die Planung geeignet ist, die Planungsziele zu verwirklichen.

Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Veranlassung, die Richtigkeit der Darstellungen der Vorhabenträgerin zur prognostizierten Fahrgastentwicklung und den Maßnahme bedingten Verlagerungswirkungen in Zweifel zu ziehen, zumal diese Ansätze im Zuge der für den Fördermittelgeber durchgeführten Prüfung der Nutzen-Kosten-Untersuchung durch das damalige Hessische Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (heute: Landesbetrieb Hessen Mobil) unbeanstandet blieben.

Da der den Untersuchungen zugrundeliegende Prognosehorizont 2015 bereits erreicht ist, hat die Vorhabenträgerin die zu erwartende Fahrgastnachfrage anhand der VDRM 2020 als aktuell gültiger Datengrundlage für Infrastrukturplanungen, in welcher die aktuellen Daten zur Verkehrs-, Raum- und Strukturentwicklung berücksichtigt sind, in Gestalt einer Trendabschätzung auf den Prognosehorizont 2020 fortgeschrieben. Dabei zeigt sich, dass die Fahrgastprognose mit ca. 15.200 Fahrgästen/Werktag auf dem Abschnitt Bad Homburg v. d. Höhe-Bahnhof – Bad Homburg-Gonzenheim und 16.000 Fahrgästen auf dem Abschnitt Bad Homburg v. d. Höhe-Gonzenheim – Ober-Eschbach deutlich über der ursprünglich erstellten Prognose liegt.

Eine grundsätzlich wünschenswerte über den Prognosehorizont 2020 hinausgehende Betrachtung scheidet daran, dass die Ergebnisse der VDRM-Fortschreibung für den Prognosehorizont 2030 noch nicht als im Planungsprozess verwendbare Datenbasis vorliegen. Aber auch ohne diese Fortschreibung ist absehbar, dass angesichts der im Rhein-Main-Gebiet prognostizierten Bevölkerungsentwicklung und der Tatsache, dass die Ansätze der VDRM 2020 bereits heute überholt sind, mit einer weiteren Fahrgastzunahme zu rechnen ist und der Bedarf für die Verlängerung der Stadtbahnlinie U 2 nicht ernstlich in Zweifel gezogen werden kann.

Angesichts der prognostizierten Fahrgastentwicklung strebt die Vorhabenträgerin für den Prognosezeitpunkt die Verdichtung auf einen 7,5-Minuten-Takt in der HVZ an. Die technische Planung ist darauf ausgelegt und auch die der Öffentlichkeitsbeteiligung zugrundeliegenden immissionstechnischen Untersuchungen berücksichtigen ein solches Betriebsprogramm bereits.

Mit dieser Anpassung des Betriebsprogramms könnte neben den bereits beschriebenen Verbesserungen des ÖPNV-Angebotes im Raum Bad Homburg v. d. Höhe auch das heute bereits bestehende Fahrplanangebot der Stadtbahnlinie aufrechterhalten werden.

Mit Blick auf die Planrechtfertigung kann jedoch offen bleiben, ob diese Änderung des Fahrplanangebotes umgesetzt wird. Die Verlängerung der Stadtbahnlinie bewirkt auch bei Beibehaltung des im Erläuterungsbericht beschriebenen Betriebsprogramms, welches im Vergleich zur heutigen Situation eine Ausdünnung des Fahrplanangebotes vorsieht, eine erhebliche Verbesserung der Verkehrsverbindung. Dies belegen die Ermittlungen der Vorhabenträgerin. Auf die diesbezüglichen Darstellungen wird verwiesen.

Anmerkungen zu den Seiten 58-60 des Planfeststellungsbeschlusses Nr. 77

Verkürzung der Transportzeiten

Die Taktung ist (Stand 2019) in Spitzenzeiten alle **7,5 Minuten** morgens und abends. Insgesamt verkehren von und nach Frankfurt werktäglich 192 U-Bahnzüge. (Stand 2019)

Die Taktung wird nach Fertigstellung des Projektes nur noch alle **15 Minuten** möglich sein.

Technisch ist eine höhere Taktung wegen der **1,6 km** langen **1-gleisigen Streckenführung zum Bahnhof NICHT möglich**, da am Bahnhof ankommende U-Bahnzüge auf dem speziellen "**Aussteigegleis**" halten und warten müssen, bis der abfahrende U-Bahnzug den Bahnhof verlassen hat. Erst dann ist es möglich, dass der ankommende U-Bahnzug in den Bahnhof einfahren und neue Fahrgäste aufnehmen und der Fahrzeugführer den Fahrzeugstand wechseln kann.

Die Feststellung des PlanFB vom 25.01.2016 ist nicht zutreffend und technisch nicht zu realisieren.

Verkürzung der Reisezeiten

Siehe vor.

Für Fahrgäste gilt nach Fertigstellung der 15 Minutentakt.

Vormals in Spitzenzeiten der 7,5 Minuten-Takt.

In Zweifel wartet der Fahrgast werktäglich morgens und abends 7,5 Minuten länger auf seine U-Bahn, was bei jährlich 180 Arbeitstagen = $2 * 7,5 * 180 = 45$ Stunden oder 6 Arbeitstage bedeutet.

Das widerspricht den **Zielen des PlanFB** von 2016.

(Neuverkehre, ca. 400 Fahrgäste/Werktag)

Die NKU 2009 beschreibt auf Seite 10, dass von den +3,100 neuen Fahrgästen - davon **900 Fahrgäste im Binnenverkehr Frankfurt** unterwegs sind.

Dadurch reduziert sich die Prognostizierte Fahrgastzahl erheblich um 38,5%, was entscheidend den NK-Index von 2,15 auf **bis zu 1,3** reduziert.

Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV

Die Taktung in Spitzenzeiten - alle 7,5 Minuten - entfällt nach Fertigstellung.

Statt einer "**Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV**" findet ein **reduziertes Angebot** von U-Bahnfahrten von werktäglich **192** U-Bahnfahrten, dann nur noch **150** U-Bahnfahrten.

Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Veranlassung, die Richtigkeit der Darstellungen der Vorhabenträgerin zur prognostizierten Fahrgastentwicklung und den Maßnahme bedingten Verlagerungswirkungen in Zweifel zu ziehen, zumal diese Ansätze im Zuge der für den Fördermittelgeber durchgeführten Prüfung der Nutzen-Kosten-Untersuchung durch das damalige Hessische Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen (heute: Landesbetrieb **Hessen Mobil**) unbeanstandet blieben.

900 Fahrgäste im Binnenverkehr Frankfurt sind bei der Prüfung durch "Hessen-mobil" unbeachtet geblieben - oder als korrekt angesehen worden.

Der Planfeststellungsbeschlusses ist aufzuheben.

Verdichtung auf einen 7,5-Minuten-Takt

Technisch nicht möglich.

Siehe vor.

Anlage 4

Absender
Kirsten Baum
Ferdinandstr. 3A
61348 Bad Homburg

Abs: Kirsten Baum, Ferdinandstr. 3A, 61348 Bad Homburg

An **Hessen Mobil – Bewilligungs- und Förderstelle**
Dezernat ÖPNV/GVFG
Dostojewskistraße 4-6
65187 Wiesbaden

rhein-main@mobil.hessen.de
jens.arnold@mobil.hessen.de
daniel.eckhardt@mobil.hessen.de
foerderung.rhein-main@mobil.hessen.de

Bad Homburg, den 09.12.2025

Betreff: Auskunftersuchen – Vorzeitiger Maßnahmebeginn der Verlängerung der U-Bahnlinie U2 von Gonzenheim zum Bahnhof Bad Homburg

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der Bürgerversammlung am 08.12.2025 äußerte ein Vertreter der Stadt Bad Homburg im Rahmen der öffentlichen Diskussion, dass für die Verlängerung der U-Bahnlinie U2 ein „**beantragter und genehmigter vorgezogener Baubeginn**“ vorliege.

ich bitte um Auskunft gemäß § 1 HDSIG:

1. Wurde für das Projekt „U2-Verlängerung Bad Homburg“ ein vorzeitiger Maßnahmebeginn beantragt?

2. Wurde ein solcher Antrag von Ihnen genehmigt?

3. Falls ja:

Bitte senden Sie mir folgende Informationen:

- Datum des Bescheids,
- Aktenzeichen,
- Rechtsgrundlage,
- welche Anlagenteile der Genehmigung unterliegen (z. B. Vorarbeiten, Weiche, Haupttunnel).

Ich bitte um Beantwortung bis zum 19.12.2025

Mit freundlichen Grüßen

Kirsten Baum

Kirsten Baum
Architektin
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg

Tel 06172 – 85 73 255
0179 – 635 20 15

Mail kiba-ffm@gmx.de
Web www.b-o-ing.de
www.alt-gonzenheim.de

GMX FreeMail

Anfrage 2025-14520: Auskunftersuchen – Vorzeitiger Maßnahmebeginn der Verlängerung der U-Bahnlinie U2 von Gonzenheim zum Bahnhof Bad Homburg

Von: info@mobil.hessen.de
An: kiba-ffm@gmx.de
Datum: 18.12.2025 09:20:56

Sehr geehrte Frau Baum,

vielen Dank für Ihre E-Mail. Auf Ihre Fragen antworten wir wie folgt:

1. Wurde für das Projekt „U2-Verlängerung Bad Homburg“ ein vorzeitiger Maßnahmenbeginn beantragt?

Ja, mehrere. Die in der beigefügten Tabelle stehenden Anlagenteile haben jeweils eine Genehmigung zum vorzeitigen Vorhabenbeginn erhalten.

2. Wurde ein solcher Antrag von Ihnen genehmigt?

Ja.

3. Falls Ja:

Bitte senden Sie mir folgende Informationen:

- Datum des Bescheids

Es wurde kein Bescheid ausgestellt, da Hessen Mobil lediglich Anträge zum vorzeitigen Maßnahmenbeginn genehmigt hat.

- Rechtsgrundlage

Gemäß Nr. 1.3 der Verwaltungsvorschriften zu § 44 Landeshaushaltsordnung (LHO) wurden einzelne Ausnahmegenehmigungen erteilt.

- welche Anlagenteile der Genehmigung unterliegen
(s. beigefügte Tabelle)

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag

Jonas Tresbach

Hessen Mobil
Straßen- und Verkehrsmanagement
Fachdezernat Kommunikation und Markenführung
Dostojewskistr. 4-6, 65187 Wiesbaden

Tel.: +49 (611) 3663368 | Mobil: +49 (151) 50783267
jonas.tresbach@mobil.hessen.de
<https://mobil.hessen.de>

P Bitte prüfen Sie der Umwelt zuliebe, ob der Ausdruck dieser E-Mail erforderlich ist.

(See attached file: 2025-14520_Anlage.png)

Gesendet: Dienstag, 9. Dezember 2025 um 23:34
Von: "Kirsten Baum" <kiba-ffm@gmx.de>
An: rhein-main@mobil.hessen.de, jens.arnold@mobil.hessen.de,
daniel.eckhardt@mobil.hessen.de, foerderung.rhein-main@mobil.hessen.de
Betreff: Betreff: Auskunftersuchen – Vorzeitiger Maßnahmebeginn der
Verlängerung der U-Bahnlinie U2 von Gonzenheim zum Bahnhof Bad Homburg

Bad Homburg, den 09.12.2025

Betreff: Auskunftersuchen – Vorzeitiger Maßnahmebeginn der Verlängerung
der
U-Bahnlinie U2 von Gonzenheim zum Bahnhof Bad Homburg

Sehr geehrte Damen und Herren,
in der Bürgerversammlung am 08.12.2025 äußerte ein Vertreter der Stadt Bad
Homburg im Rahmen der
öffentlichen Diskussion, dass für die Verlängerung der U-Bahnlinie U2 ein
„beantragter und genehmigter
vorgezogener Baubeginn“ vorliege.

ich bitte um Auskunft gemäß § 1 HDSIG:

1. Wurde für das Projekt „U2-Verlängerung Bad Homburg“ ein vorzeitiger
Maßnahmebeginn beantragt?

2. Wurde ein solcher Antrag von Ihnen genehmigt?

3. Falls ja:

Bitte senden Sie mir folgende Informationen:

- Datum des Bescheids,
- Aktenzeichen,
- Rechtsgrundlage,
- welche Anlagenteile der Genehmigung unterliegen (z. B. Vorarbeiten,
Weiche, Haupttunnel).

Ich bitte um Beantwortung bis zum 19.12.2025

Mit freundlichen Grüßen
Kirsten Baum
Mit freundlichen Grüßen

Kirsten Baum
Ferdinandstr. 3A
61348 Bad Homburg
Festnetz 06172-8573255
Mobil 0179-6352015

Dateianhänge

- 2025-14520_Anlage.png

Anlage 5

Absender
Kirsten Baum
Ferdinandstr. 3A
61348 Bad Homburg

Abs: Kirsten Baum, Ferdinandstr. 3A, 61348 Bad Homburg

An das

poststelle@wirtschaft.hessen.de

**Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Verkehr, Wohnen**

Minister Kaweh Mansoori
Kaiser-Friedrich-Ring 75
65185 Wiesbaden

Bad Homburg, den 09.12.2025

**Betreff: Klärung – Genehmigung eines vorzeitigen Maßnahmebeginns für die U2-
Verlängerung**

Sehr geehrter Herr Minister Mansoori, sehr geehrte Damen und Herren,

ich bitte um Auskunft zur Förderfähigkeit des Projektes „U2-Verlängerung Bad Homburg“.

In der Bürgerversammlung am 08.12.2025 äußerte ein Vertreter der Stadt Bad Homburg im Rahmen der öffentlichen Diskussion, dass für die Verlängerung der U-Bahnlinie U2 ein „**beantragter und genehmigter vorgezogener Baubeginn**“ vorliege.

Da Ihr Haus für die GVFG-Förderung maßgeblich ist, bitte ich um klare Beantwortung:

1. Liegt Ihrem Haus ein Antrag auf vorzeitigen Maßnahmebeginn vor?

2. Wurde ein solcher Antrag genehmigt?

3. Falls ja: Bitte nennen Sie das Aktenzeichen und das Datum des Bescheids.

Vielen Dank für Ihre Unterstützung.

Mit freundlichen Grüßen

Kirsten Baum

Kirsten Baum
Architektin
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg

Tel 06172 – 85 73 255
0179 – 635 20 15

Mail kiba-ffm@gmx.de
Web www.b-o-ing.de
www.alt-gonzenheim.de



Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen
und ländlichen Raum · Postfach 31 29 · 65021 Wiesbaden

GZ V-066c-10-09-00003

Frau
Kirsten Baum
Ferdinandstr. 3A
61348 Bad Homburg

Dst.-Nr. 0458
Bearbeiter/in Herr Fabian Baus
Telefon 0611 815-2974
Telefax 0611 32 717 2974
E-Mail fabian.baus@wirtschaft.hessen.de
Ihr Zeichen
Ihre Nachricht vom 9. Dezember 2025

Datum 18.12.2025

Anfrage zu der Genehmigung eines vorzeitigen Maßnahmenbeginns für die Verlängerung der Stadtbahnlinie U2

Sehr geehrte Frau Baum,

vielen Dank für Ihre Anfrage vom 9. Dezember 2025 in der Sie um Informationen zur Genehmigung des vorzeitigen Maßnahmenbeginns für das Vorhaben „Verlängerung der Stadtbahnlinie U2 in Bad Homburg“ bitten. Herr Minister Mansoori hat mich gebeten, Ihnen zu antworten.

Die Hessische Landeshaushaltsordnung (LHO) sieht vor, dass Zuwendungen zur Förderung von Projekten nur dann bewilligt werden dürfen, wenn das jeweilige Vorhaben noch nicht begonnen wurde (§§ 23, 44 LHO in Verbindung mit Nr. 1.3 der Verwaltungsvorschriften zu § 44 LHO). Auf Antrag des Vorhabenträgers kann die für die Verkehrsinfrastrukturförderung zuständige Behörde jedoch Ausnahmegenehmigungen erteilen.

Bei der Verlängerung der Stadtbahnlinie U2 liegt noch kein Förderbescheid vor. Durch die Genehmigung zum vorzeitigen Vorhabenbeginn wird der Vorhabenträger in die Lage versetzt, mit der Durchführung vorgelagerter Maßnahmen zum Bauvorhaben zu beginnen, ohne dass dies Auswirkungen auf eine spätere Fördermöglichkeit dieser Maßnahmen hat. Es handelt sich dabei weder um eine Förderzusage, noch entsteht ein Rechtsanspruch auf eine Förderung.

Für den vorzeitigen Vorhabenbeginn ist die zuständige Genehmigungsbehörde Hessen Mobil, die Sie in dieser Sache ebenfalls angeschrieben haben. Zur Frage, für welche Maßnahmen ein vorzeitigen Vorhabenbeginn genehmigt wurde, hat Ihnen Hessen Mobil bereits eine Antwort zugeleitet, auf die ich insoweit verweise.



Ich hoffe, dass ich Ihnen mit den vorstehenden Ausführungen zur Sach- und Rechtslage behilflich sein konnte.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'B. Maßberg', with a stylized, sweeping flourish at the end.

Bernhard Maßberg
Ministerialdirigent

Anlage 6

GMX FreeMail

Planfeststellung für die Verlängerung der U2 bis zum Bf Bad Homburg; Ihre Anträge auf Akteneinsicht, sicherheitstechnische Nachprüfung und Wiederaufgreifen des Verfahrens

Von: Ulrich.Nieratzky@rpda.hessen.de

An: kiba-ffm@gmx.de

Datum: 03.12.2025 08:13:44

Sehr geehrte Frau Baum,

Sie haben bei mir Anträge auf

1. Akteneinsicht in die Nutzen-Kosten-Untersuchung,
2. die sicherheitstechnische Nachprüfung des Tunnelquerschnitts und der Fluchtwegbreite im Kurvenabschnitt und
3. das Wiederaufgreifen des Planfeststellungsverfahrens

gestellt.

Ich beabsichtige, diese Anträge förmlich abzuweisen. Im Anhang erhalten sie dazu die Anhörung im Sinne des § 28 Abs. 1 HVwVfG. Einzelheiten bitte ich den beigefügten Schriftstücken zu entnehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Ulrich Nieratzky

Dezernat III 33.1 – Verkehrsinfrastruktur Straße und Schiene -



Regierungspräsidium Darmstadt

Wilhelminenstraße 1 – 3, Wilhelminenhaus

64283 Darmstadt

Telefon: +49 (6151) 12 5501

Fax: +49 (611) 327642088

E-Mail: ulrich.nieratzky@rpda.hessen.de

Internet: <https://rp-darmstadt.hessen.de>

-

Hinweise über die Verarbeitung Ihrer personenbezogenen Daten finden Sie [\[hier\]](#).

.



-

Diese E-Mail sowie alle mit ihr übertragenen Dateien sind vertraulichen Inhalts und ausschließlich für den Gebrauch durch die Person oder die Organisation bestimmt, an welche sie adressiert wurden. Sofern Sie nicht die benannte Empfängerin beziehungsweise der benannte Empfänger sind, sollten Sie diese E-Mail weder verteilen noch weiterleiten oder kopieren.

Dateianhänge

- image001.gif
- image002.gif
- image005.png
- Anhörung Ablehnung Akteneinsicht in NKU.pdf
- Anhörung Ablehnung sicherheitstechnische Nachprüfung.pdf
- Anhörung Ablehnung Wiederaufgreifen des Verfahrens.pdf



Regierungspräsidium Darmstadt . 64278 Darmstadt

Frau
Kirsten Baum
Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg v. d. Höhe

Unser Zeichen:	III 33.1 -66.e.03.02-00015#2019-00001
Ihr Zeichen:	-
Ihre Nachricht vom:	8. November 2025
Ihr Ansprechpartner:	Ulrich Nieratzky
Zimmernummer:	3.060
Telefon/ Fax:	06151 12 5501/ 0611 327642088
E-Mail:	ulrich.nieratzky@rpda.hessen.de
Datum:	3. Dezember 2025

Planfeststellung gemäß §§ 28 ff. Personenbeförderungsgesetz (PBefG) i. V. m. §§ 72 ff. Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz (HVwVfG);

Verlängerung der Stadtbahnlinie U 2 von der heutigen Endhaltestelle Gonzenheim bis zum Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe

Anhörung zur Ablehnung Ihres Antrages auf Akteneinsicht in die Nutzen-Kosten-Untersuchung

Sehr geehrte Frau Baum,

ich beabsichtige Ihren Antrag auf Akteneinsicht nach § 80 Abs. 1 des Hessischen Datenschutz- und Informationfreiheitsgesetzes abzulehnen, da mir die Nutzen-Kosten-Untersuchung weder in der aktuellen noch in der ursprünglichen Fassung vorliegt.

Ein Anspruch auf Zugang zu Informationen besteht nur insoweit, als dass die begehrten Informationen bei der Behörde vorhanden sind. Dies ist in Bezug auf die Nutzen-Kosten-Untersuchung nicht der Fall. Sie war weder Bestandteil der Planunterlagen noch ist sie Bestandteil der Verwaltungsakte. Da Sie mit Ihrem Auskunftersuchen u. a. auch die Stadt Bad Homburg v. d. Höhe und Hessen Mobil angeschrieben haben, erübrigt sich ein Hinweis auf die informationspflichtige Stelle.

Ich gebe Ihnen hiermit gem. § 28 Abs. 1 des Hessischen Verwaltungsverfahrensgesetzes Gelegenheit zur Äußerung bis zum **17. Dezember 2025**.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Ulrich Nieratzky

Dieses Dokument habe ich in DMS 4.0, dem Dokumentenmanagementsystem der Hessischen Landesverwaltung, elektronisch schlussgezeichnet. Es ist deshalb auch ohne meine handschriftliche Unterschrift gültig.

Regierungspräsidium Darmstadt
Wilhelminenstraße 1 - 3, Wilhelminenhaus
64283 Darmstadt

Internet:
www.rp-darmstadt.hessen.de

Servicezeiten:
Mo. – Do. 8:00 bis 16:30 Uhr
Freitag 8:00 bis 15:00 Uhr

Telefon: 06151 12 0 (Zentrale)
Telefax: 06151 12 6347 (allgemein)

Fristenbriefkasten:
Luisenplatz 2
64283 Darmstadt

Öffentliche Verkehrsmittel:
Haltestelle Luisenplatz





Regierungspräsidium Darmstadt . 64278 Darmstadt

Frau
Kirsten Baum
Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg v. d. Höhe

Unser Zeichen:	III 33.1 -66.e.03.02-00015#2019-00001
Ihr Zeichen:	-
Ihre Nachricht vom:	8. und 27. November 2025
Ihr Ansprechpartner:	Ulrich Nieratzky
Zimmernummer:	3.060
Telefon/ Fax:	06151 12 5501/ 0611 327642088
E-Mail:	ulrich.nieratzky@rpda.hessen.de
Datum:	3. Dezember 2025

Planfeststellung gemäß §§ 28 ff. Personenbeförderungsgesetz (PBefG) i. V. m. §§ 72 ff. Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz (HVwVfG);

Verlängerung der Stadtbahnlinie U 2 von der heutigen Endhaltestelle Gonzenheim bis zum Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe

Anhörung zur Ablehnung Ihres Antrages auf sicherheitstechnische Nachprüfung des Tunnelquerschnitts und der Fluchtwegbreite im Kurvenabschnitt unterhalb der S-Bahn-Brücke Gonzenheim

Sehr geehrte Frau Baum,

ich beabsichtige Ihren Antrag auf sicherheitstechnische Nachprüfung des Tunnelquerschnitts und der Fluchtwegbreite im Kurvenabschnitt unterhalb der S-Bahn-Brücke Gonzenheim, den ich in der Sache als Antrag auf Wiederaufgreifen des Verfahrens gem. § 51 des Hessischen Verwaltungsverfahrensgesetzes werte, abzulehnen.

Gem. § 72 Abs. 1 S. 1, 2. HS HVwVfG ist bei Planfeststellungsverfahren § 51 HVwVfG (Wiederaufgreifen des Verfahrens) nicht anzuwenden. Dies erklärt sich mit § 75 Abs. 2 S. 1 HVwVfG, wonach mit der Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses keine öffentlich-rechtlichen oder privatrechtlichen Ansprüche auf Unterlassung des Vorhabens, auf Beseitigung oder Änderung der Anlage oder auf Unterlassung ihrer Benutzung mehr geltend gemacht werden können (Ausschlusswirkung der Planfeststellung, vgl. auch BVerwG, Urteil vom 23. Juni 2020 - 9 A 22/19 - juris Rn. 47).

Betroffenen steht in den Fällen des § 75 Abs. 2 S. 2 HVwVfG lediglich ein Anspruch auf nachträgliche Schutzvorkehrungen oder - sollten diese untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sein - ein Anspruch auf Entschädigung zu.

Regierungspräsidium Darmstadt
Wilhelminenstraße 1 - 3, Wilhelminenhaus
64283 Darmstadt

Internet:
www.rp-darmstadt.hessen.de

Servicezeiten:
Mo. – Do. 8:00 bis 16:30 Uhr
Freitag 8:00 bis 15:00 Uhr

Telefon: 06151 12 0 (Zentrale)
Telefax: 06151 12 6347 (allgemein)

Fristenbriefkasten:
Luisenplatz 2
64283 Darmstadt

Öffentliche Verkehrsmittel:
Haltestelle Luisenplatz



Die Anwendbarkeit dieser Vorschrift setzt nicht voraussehbare nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer voraus. Inwieweit Sie durch den Planfeststellungsbeschluss in eigenen Rechten betroffen sind, haben Sie weder dargelegt, noch erschließt es sich aus Ihrem Vorbringen oder der in Ihrem Schreiben hinterlegten Anschrift. Unabhängig davon machen Sie mit Ihrem Vorbringen keine nicht voraussehbaren Wirkungen im Sinne dieser Vorschrift geltend. Nicht voraussehbar in diesem Sinne sind nachteilige Entwicklungen, die sich erst nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zeigen und mit denen die Beteiligten bei der Planfeststellung verständigerweise nicht rechnen konnten. Zu beurteilen ist dies nach der Rechtslage, die dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegt. Der planfestgestellte Tunnelquerschnitt und die Rettungswegbreite beachten das zum Zeitpunkt der Planfeststellung maßgebliche Regelwerk. Unabhängig davon sind auch im Nachhinein keine Regelungen erlassen worden, die insoweit strengere Anforderungen stellen. Vor diesem Hintergrund bleibt unklar, worin die nicht voraussehbaren Wirkungen zu sehen sein sollten.

In diesem Zusammenhang verweise ich auf meine Darlegungen in der Mail vom 27. November 2025, die weiterhin uneingeschränkt gelten. Anders als von Ihnen dargelegt, wurde die Forderung der TAB sehr wohl in der Planung berücksichtigt, so dass ein Rettungsweg in den von Ihnen für notwendig befundenen Abmessungen von 0,8 m x 2,25 m vorgesehen ist. Mit dem übersandten Querschnitt für Bau-km 0+535, der die Situation im Gleisbogen und nicht - wie von Ihnen behauptet - auf geradem Streckenabschnitt darstellt (deshalb eine geneigte Stadtbahn), wird dies auch nachgewiesen. Dabei spielt es keine Rolle, dass in dem Querschnitt ein U4-Wagentyp abgebildet ist. Maßgeblich ist das ebenfalls eingeblendete Lichtraumprofil, das für alle Stadtbahnwagen gleichermaßen gilt und den Rettungsweg nicht überlagert. Nur der Vollständigkeit halber sei an dieser Stelle erwähnt, dass der Wagentyp U4 im Vergleich zum Typ U2 das deutlich modernere Fahrzeug darstellt, der ältere Wagentyp U2 bei der VGF schon seit dem Jahr 2015 nicht mehr zum Einsatz kommt und auch nie Gegenstand des U2-Verfahrens war. In der Planung berücksichtigt wurden vielmehr Fahrzeuge vom Typ U4 und U5 als Nachfolgemodell und aktuell modernstes Fahrzeug.

Ein von Ihnen gefordertes „kinematisches Bewegungsprofil“ ist schon deshalb nicht erforderlich, weil für den von Ihnen angenommenen Sachverhalt eines Evakuierungsereignisses im eingleisigen Tunnel keine Bahn mehr verkehren und die von ihnen unterstellte, auf Fahrbewegungen zurückzuführende Einengung des Rettungsweg-Querschnitts somit schon aus diesem Grund nicht relevant wird.

Ihnen wird hiermit gem. § 28 Abs. 1 HVwVfG Gelegenheit gegeben, sich zur beabsichtigten Ablehnung Ihres Antrages bis zum **17. Dezember 2025** zu äußern.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Ulrich Nieratzky

Dieses Dokument habe ich in DMS 4.0, dem Dokumentenmanagementsystem der Hessischen Landesverwaltung, elektronisch schlussgezeichnet. Es ist deshalb auch ohne meine handschriftliche Unterschrift gültig.



Regierungspräsidium Darmstadt . 64278 Darmstadt

Frau
Kirsten Baum
Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg v. d. Höhe

Unser Zeichen:	III 33.1 -66.e.03.02-00015#2019-00001
Ihr Zeichen:	-
Ihre Nachricht vom:	1. Dezember 2025
Ihr Ansprechpartner:	Ulrich Nieratzky
Zimmernummer:	3.060
Telefon/ Fax:	06151 12 5501/ 0611 327642088
E-Mail:	ulrich.nieratzky@rpda.hessen.de
Datum:	3. Dezember 2025

Planfeststellung gemäß §§ 28 ff. Personenbeförderungsgesetz (PBefG) i. V. m. §§ 72 ff. Hessisches Verwaltungsverfahrensgesetz (HVwVfG);

Verlängerung der Stadtbahnlinie U 2 von der heutigen Endhaltestelle Gonzenheim bis zum Bahnhof Bad Homburg v. d. Höhe

Anhörung zur Ablehnung Ihres Antrages auf Wiederaufgreifen des Planfeststellungsverfahrens

Sehr geehrte Frau Baum,

ich beabsichtige Ihren Antrag auf Wiederaufgreifen des Planfeststellungsverfahrens abzulehnen.

Gem. § 72 Abs. 1 S. 1, 2. HS HVwVfG ist bei Planfeststellungsverfahren § 51 HVwVfG (Wiederaufgreifen des Verfahrens) nicht anzuwenden. Dies erklärt sich mit § 75 Abs. 2 S. 1 HVwVfG, wonach mit der Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses keine öffentlich-rechtlichen oder privatrechtlichen Ansprüche auf Unterlassung des Vorhabens, auf Beseitigung oder Änderung der Anlage oder auf Unterlassung ihrer Benutzung mehr geltend gemacht werden können (Ausschlusswirkung der Planfeststellung, vgl. auch BVerwG, Urteil vom 23. Juni 2020 - 9 A 22/19 - juris Rn. 47).

Betroffenen steht in den Fällen des § 75 Abs. 2 S. 2 HVwVfG lediglich ein Anspruch auf nachträgliche Schutzvorkehrungen oder - sollten diese untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sein - ein Anspruch auf Entschädigung zu.

Die Anwendbarkeit dieser Vorschrift setzt nicht voraussehbare nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer voraus. Inwieweit Sie durch den Planfeststellungsbeschluss in eigenen Rechten betroffen sind, haben Sie weder dargelegt, noch erschließt es sich aus Ihrem Vorbringen oder der in Ihrem Schreiben hinterlegten Anschrift. Unabhängig davon machen Sie

Regierungspräsidium Darmstadt
Wilhelminenstraße 1 - 3, Wilhelminenhaus
64283 Darmstadt

Internet:
www.rp-darmstadt.hessen.de

Servicezeiten:
Mo. – Do. 8:00 bis 16:30 Uhr
Freitag 8:00 bis 15:00 Uhr

Telefon: 06151 12 0 (Zentrale)
Telefax: 06151 12 6347 (allgemein)

Fristenbriefkasten:
Luisenplatz 2
64283 Darmstadt

Öffentliche Verkehrsmittel:
Haltestelle Luisenplatz



mit Ihrem Vorbringen keine nicht voraussehbaren Wirkungen im Sinne dieser Vorschrift geltend. Nicht voraussehbar in diesem Sinne sind nachteilige Entwicklungen, die sich erst nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses zeigen und mit denen die Beteiligten bei der Planfeststellung verständigerweise nicht rechnen konnten. Zu beurteilen ist dies nach der Rechtslage, die dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegt. Der planfestgestellte Tunnelquerschnitt sowie die Rettungswegbreite beachten das zum Zeitpunkt der Planfeststellung maßgebliche Regelwerk. Unabhängig davon sind auch im Nachhinein keine Regelungen erlassen worden, die insoweit strengere Anforderungen stellen. Insoweit bleibt unklar, worin die nicht voraussehbaren Wirkungen zu sehen sein sollten. In Bezug auf die vermeintlich neue Tatsachenlage der NKU scheidet ein auf § 75 Abs. 2 S. 2 HVwVfG gestützter Anspruch schon deshalb aus, weil die NKU für die Planfeststellung irrelevant ist (zur Begründung s. unten) und daher auch nicht herangezogen werden kann, um zusätzliche Schutzvorkehrungen oder Entschädigungsleistungen zu erwirken.

Ein Rückgriff auf die §§ 48, 49 HVwVfG, die auf Planfeststellungsverfahren grundsätzlich anwendbar bleiben (s. § 72 Abs. 1 HVwVfG), scheidet in vorliegendem Fall ebenfalls aus. Insoweit ist zunächst festzuhalten, dass die Regelung des § 75 Abs. 2 S. 2 HVwVfG die speziellere Norm ist und daher aus Verhältnismäßigkeitsgründen die allgemeinen Befugnisse aus §§ 48, 49 HVwVfG verdrängen, soweit nachträglichen Entwicklungen durch weitreichendere Schutzvorkehrungen Rechnung getragen werden kann. Dementsprechend bleibt ein eigenständiger Anwendungsbereich für die §§ 48, 49 HVwVfG dem Grunde nach dann eröffnet, wenn

1. nachträgliche Anordnungen nicht ausreichen, um den gebotenen Schutz zu gewährleisten oder
2. Maßnahmen in Rede stehen, die der Vorhabenträgerin nicht auferlegt werden können (Wysk in: Kopp/Ramsauer, Kommentar zum VwVfG, 23. Auflage 2022, Rn. 42 zu § 75).

Da für den hier zu prüfenden Sachverhalt ein Anspruch nach der spezielleren Norm des § 75 Abs. 2 S. 2 HVwVfG verneint wurde, scheidet ein Rückgriff auf die nachrangigen Normen der §§ 48, 49 HVwVfG aus.

Aber auch dann, wenn dies anders zu beurteilen gewesen wäre, käme die Anwendung des § 48 HVwVfG von vornherein nicht in Betracht, da die von Ihnen vorgetragene Argumente nicht geeignet sind, die Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses zur Verlängerung der U2 bis zum Bf Bad Homburg v. d. Höhe zu belegen.

Die in diesem Zusammenhang von Ihnen vertretene Rechtsauffassung, die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) spiele eine zentrale Rolle für die Planungsentscheidung ist unzutreffend. Richtig ist vielmehr, dass die NKU für die Frage der Eignung des Vorhabens zur Erreichung des Planungszieles, also für die Frage der Planrechtfertigung, aber auch für die Variantenentscheidung unerheblich ist. Darauf wurde bereits im Planfeststellungsbeschluss hingewiesen (s. Kapitel C. I. 6.4; S. 51). Die NKU nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung dient dem Nachweis der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit und ist haushaltsrechtlich geboten. Der

mit der NKU zu erbringende Nachweis der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens wird allein im Verfahren zur Bewilligung der beantragten Fördermittel geprüft. Dies erfolgt durch die dazu berufenen Behörden.

Soweit im Beschluss auf Erkenntnisse aus der NKU, die in die Planunterlagen eingearbeitet wurden, Bezug genommen wird, dient dies nur der Verdeutlichung der Erkenntnis, dass das Vorhaben geeignet ist, die fachplanungsrechtlichen Zielsetzungen zu verwirklichen. Die Zielsetzungen, an denen die vorliegende Planung zu messen ist, sind für Straßenbahnen in § 8 PBefG und im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG), welches die im PBefG enthaltene allgemeine Zielbestimmung des ÖPNV (ausreichende Verkehrsbedienung im ÖPNV) weiter konkretisiert, festgelegt. Es steht außer Frage, dass das Vorhaben geeignet ist, die mit ihm verfolgten planungsrechtlichen Zielsetzungen dieser beiden maßgeblichen Gesetze zu verwirklichen und die angestrebte Verbesserung der Verkehrsverbindung zu erreichen. Zur Begründung wird auf die ausführlichen Darlegungen im Planfeststellungsbeschluss (Kapitel C. III. 1., ab S. 56) verwiesen. Ob bei Verwirklichung des Vorhabens nun ca. 3.000 oder nur 2.000 neue Fahrgäste gewonnen werden, mag für die Frage der Förderfähigkeit des Vorhabens bedeutsam sein, für die Planfeststellung ist sie es nicht, da in beiden Fällen die fachplanungsrechtliche Zielsetzung einer Verbesserung der Verkehrsbedienung erfüllt ist.

Soweit Sie zur Bekräftigung Ihres Vorbringens auf eine Stellungnahme des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum verweisen, ist klarzustellen, dass die darin enthaltene Aussage, wonach eine NKU nach dem Standardisierten Verfahren 2016+ zwingend erforderlich sei, sich ausschließlich auf das Fördermittelverfahren bezieht.

Auch Ihr Vorbringen, die Planung genüge nicht den maßgeblichen sicherheitsrelevanten Anforderungen, vermag die Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses nicht zu begründen. Insoweit verweise ich zunächst auf meine Darlegungen in der Mail vom 27. November 2025, die weiterhin uneingeschränkt gelten. Anders als von Ihnen dargelegt, wurde die Forderung der TAB sehr wohl in der Planung berücksichtigt, so dass ein Rettungsweg in den von Ihnen für notwendig befundenen Abmessungen von 0,8 m x 2,25 m vorgesehen ist. Ihnen wurde auch der Querschnitt für Bau-km 0+535 übersandt, welcher die Situation im Gleisbogen und nicht - wie von Ihnen behauptet - auf geradem Streckenabschnitt darstellt (deshalb eine geneigte Stadtbahn) und belegt, dass Ihrer Forderung Rechnung getragen wird. Dabei spielt es keine Rolle, dass in dem Querschnitt ein U4-Wagentyp abgebildet ist. Maßgeblich ist das ebenfalls eingeblendete Lichtraumprofil, das für alle Stadtbahnwagen gleichermaßen gilt und den Rettungsweg nicht überlagert. Nur der Vollständigkeit halber sei an dieser Stelle erwähnt, dass der Wagentyp U4 im Vergleich zum Typ U2 das deutlich modernere Fahrzeug darstellt, der ältere Wagentyp U2 bei der VGF schon seit dem Jahr 2015 nicht mehr zum Einsatz kommt und auch nie Gegenstand des U2-Verfahrens war. In der Planung berücksichtigt wurden vielmehr Fahrzeuge vom Typ U4 und U5 als Nachfolgemodell und aktuell modernstes Fahrzeug.

Ein von Ihnen gefordertes „kinematisches Bewegungsprofil“ ist schon deshalb nicht erforderlich, weil für den von Ihnen angenommenen Sachverhalt eines Evakuierungsereignisses im eingleisigen Tunnel keine Bahn mehr verkehren und die von ihnen unterstellte, auf Fahrbewegungen zurückzuführende Einengung des Rettungsweg-Querschnitts somit nicht zum Tragen kommen kann.

Aus den vorstehenden Darlegungen ergibt sich zugleich, dass von Ihnen keine nachträglich eingetretenen Tatsachen, geänderten Rechtsvorschriften oder schweren Nachteile für das Gemeinwohl vorgetragen wurden, welche es rechtfertigen könnten, den rechtmäßigen Planfeststellungsbeschluss gem. § 49 Abs. 2 HVwVfG zu widerrufen.

Letztlich scheidet auch die Einleitung eines Planänderungsverfahrens gem. § 76 HVwVfG von Amts wegen oder auf Antrag Dritter – dafür steht das Verfahren nach § 75 Abs. 2 S. 2 HVwVfG zur Verfügung – bei rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlüssen mit Blick auf die Ausschlusswirkung der Planfeststellung aus. Vielmehr bedürfte es hierfür eines Antrages der Vorhabenträgerin.

Ihnen wird hiermit gem. § 28 Abs. 1 HVwVfG Gelegenheit gegeben, sich zur beabsichtigten Ablehnung Ihres Antrages bis zum **17. Dezember 2025** zu äußern.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Ulrich Nieratzky

Dieses Dokument habe ich in DMS 4.0, dem Dokumentenmanagementsystem der Hessischen Landesverwaltung, elektronisch schlussgezeichnet. Es ist deshalb auch ohne meine handschriftliche Unterschrift gültig.

Anlage 7

Absender
Kirsten Baum
Ferdinandstr. 3A
61348 Bad Homburg

Abs: Kirsten Baum, Ferdinandstr. 3A, 61348 Bad Homburg
An das
Regierungspräsidium Darmstadt
Herr Prof. Dr. Hilligardt, Herr Nieratzky Leiter Abt. III
Dezernat Verkehr / Technische Aufsichtsbehörde (TAB)
Wilhelminenstr. 1-3
64283 Darmstadt

Bad Homburg, 15.12.2025

Betreff: Ihre E-Mail vom 03.12.2025
– Bitte um formgerechte Bescheide und Vergabe von Aktenzeichen -
– Bezug auf mein Erwidernsschreiben vom 09.12.2025 –
– Rechtsunwirksamkeit der bisherigen Übermittlung –

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit E-Mail vom 03.12.2025 haben Sie mir als Anlage drei PDF-Dokumente übersandt, die nach Ihrem Verständnis die Antworten auf meine drei schriftlichen Anträge darstellen sollen:

1. **Antrag auf Akteneinsicht (NKU)**
2. **Antrag auf sicherheitstechnische Prüfung der Tunnelgeometrie**
3. **Wiederaufgreifensantrag (fehlerhafte Fahrgastzahlen NKU 2009)**

Hierzu nehme ich wie folgt Stellung und verweise ausdrücklich auf mein bereits am **09.12.2025** übermitteltes ausführliches **Erwidernsschreiben**, in dem ich auf zahlreiche inhaltliche und rechtliche Mängel Ihrer Ablehnungen hingewiesen habe.

(Quelle: mein Schreiben vom 09.12.2025), eingegangen bei Ihrer Behörde

- **durch Postzustellung am 11.12.2025**
- **per Email am 09.12.2025**
- **per Fax am 13.12.2025**

Kirsten Baum
Architektin
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg

Tel 06172 – 85 73 255
0179 – 635 20 15

Mail kiba-ffm@gmx.de
Web www.b-o-ing.de
www.alt-gonzenheim.de

1. Ihre E-Mail stellt keinen wirksamen Verwaltungsakt dar (Formmangel)

Die drei PDF-Dateien wurden als **einfache E-Mail-Anhänge** versandt, ohne:

- eigenhändige Unterschrift,
- qualifizierte elektronische Signatur,
- eindeutiges Aktenzeichen,
- Rechtsbehelfsbelehrung,
- postalische Zustellung.

Damit sind Ihre Schreiben **keine wirksamen Verwaltungsakte**.

Dies ergibt sich unmissverständlich aus der Rechtsprechung:

BVerwG, Urteil vom 17.02.2016 – 10 C 4.15:

„Eine einfache E-Mail genügt den Anforderungen eines schriftlichen Verwaltungsakts nicht.“

BVerwG, Urteil vom 12.10.2006 – 7 C 20.04:

„Ein Verwaltungsakt wird erst mit Zugang in der vorgeschriebenen Form wirksam.“

Solange Sie keine formgerechte Zustellung gemäß § 37 Abs. 2 und 3 HVwVfG vornehmen, sind die angeblichen Bescheide **rechtlich unbeachtlich**.

- **Fristen haben nicht zu laufen begonnen.**
- **Es liegt derzeit kein wirksamer Bescheid vor.**

2. Fehlende Aktenzeichen – Verstoß gegen § 10 HVwVfG (Aktenführungspflicht)

Keiner der drei Anträge wurde von Ihnen mit einem eigenen Aktenzeichen versehen.

VGH Bad.-Württ., 25.02.2010 – 8 S 2488/08:

„Die ordnungsgemäße Aktenführung erfordert die klare Zuordnung eines Verwaltungsvorgangs.“

Drei getrennte Anträge müssen drei getrennte Aktenzeichen erhalten.

Ich fordere die sofortige Vergabe eigener Aktenzeichen.

3. Bezug auf mein Schreiben vom 09.12.2025 – Ihre Behörde hat die Inhalte nicht berücksichtigt

In meinem Schreiben vom **09.12.2025** habe ich detailliert dargelegt, dass Ihre Ablehnungen:

- die **fehlerhaften Fahrgastzahlen der NKU 2009**,
- die **Verwendung dieser Zahlen im Planfeststellungsbeschluss**,
- die **Relevanz für die Planrechtfertigung**,
- die **Einbeziehung in den Bürgerentscheid**,
- die **neue Tatsache des Baubeginns ohne Förderbescheide**,
- die **sicherheitsrelevanten Engstellen im Tunnel**

überhaupt nicht behandeln.

(Quelle: Schreiben vom 09.12.2025)

Nach § 39 HVwVfG sind Sie verpflichtet,

„die wesentlichen tatsächlichen und rechtlichen Gründe mitzuteilen, die die Behörde zu ihrer Entscheidung bewogen haben.“

Dies ist nicht erfolgt.

Damit liegt ein **Begründungsmangel** vor, der gemäß ständiger Rechtsprechung zur **Rechtswidrigkeit** führt.

BVerwG, Urteil 21.06.2007 – 3 C 22.06:

„Eine unzureichende Begründung stellt einen eigenständigen Rechtsfehler dar.“

4. Bitte um Erteilung formgerechter Bescheide

Ich fordere hiermit:

a) für jeden der drei Anträge jeweils einen eigenen, formgerechten Bescheid, mit:

- Unterschrift oder qualifizierter elektronischer Signatur (§ 37 HVwVfG)
- eindeutigem Aktenzeichen
- Rechtsbehelfsbelehrung
- postalischer Zustellung
- vollständiger Auseinandersetzung mit meinen materiellen Argumenten (NKU 2009, falsche Fahrgastzahlen, Sicherheitsraum, Baubeginn ohne Förderbescheid)

Kirsten Baum
Architektin
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg

Tel 06172 – 85 73 255
0179 – 635 20 15

Mail kiba-ffm@gmx.de
Web www.b-o-ing.de
www.alt-gonzenheim.de

b) Bestätigung, dass Ihre E-Mail lediglich eine unverbindliche Vorabinformation war.

Bis zur förmlichen Zustellung gilt:

BVerwG, Urteil 22.01.1993 – 8 C 57.91:

„Eine nicht ordnungsgemäß bekanntgegebene Entscheidung entfaltet keine Rechtswirkungen.“

5. Fristsetzung

Ich bitte um:

> formgerechte Bescheide innerhalb von 14 Tagen

> Eingangsbestätigung dieses Schreibens

Sollte dies nicht erfolgen, werde ich eine **Untätigkeitsklage gemäß § 75 VwGO** prüfen.

Mit freundlichen Grüßen

Kirsten Baum

Kirsten Baum
Architektin
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg

Tel 06172 – 85 73 255
0179 – 635 20 15

Mail kiba-ffm@gmx.de
Web www.b-o-ing.de
www.alt-gonzenheim.de

Absender
Kirsten Baum
Ferdinandstr. 3A
61348 Bad Homburg

Abs: Kirsten Baum, Ferdinandstr. 3A, 61348 Bad Homburg
An das
Regierungspräsidium Darmstadt
Herr Prof. Dr. Hilligardt, Herr Nieratzky Leiter Abt. III
Dezernat Verkehr / Technische Aufsichtsbehörde (TAB)
Wilhelminenstr. 1-3
64283 Darmstadt

Bad Homburg, 09.12.2025

Betreff: Erwiderng auf Ihre Schreiben vom 12., 22. und 27. November 2025
-- (Aktenzeichen: keine)
– Bitte um erneute Prüfung / Rüge unvollständiger Rechtsanwendung –
– Ergänzung um neue Tatsachen durch Baubeginn am 09.12.2025 –

Sehr geehrte Damen und Herren,

bezugnehmend auf Ihre drei Schreiben, in denen Sie

- 1. meinen Antrag auf Akteneinsicht in die NKU 2025,**
- 2. meinen Antrag auf sicherheitstechnische Prüfung des Tunnelquerschnitts,**
- 3. meinen Wiederaufgreifensantrag nach § 51 HVwVfG**

abgelehnt haben, nehme ich wie folgt Stellung.

Da sämtliche Ablehnungen auf inhaltlich gleichen Erwägungen beruhen und dieselben Rechtsfragen betreffen, formuliere ich bewusst ein zusammenfassendes, einheitliches Erwiderngsschreiben.

I. Fehlende Auseinandersetzung mit den vorgebrachten Tatsachen (Sachlage NKU 2009)

Meine Anträge enthalten detaillierte Sachverhalte zu folgenden Punkten:

- fehlerhafte Fahrgastzahlen der NKU 2009 (u. a. 900 fälschlich einbezogene Frankfurter Binnenverkehrs-Fahrten),

Kirsten Baum
Architektin
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg

Tel 06172 – 85 73 255
0179 – 635 20 15

Mail kiba-ffm@gmx.de
Web www.b-o-ing.de
www.alt-gonzenheim.de

- **falsche Ermittlung** der „neu gewonnenen Fahrgäste“ (3.090 pro Werktag),
- daraus resultierende **Überhöhung** des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (**2,15** → **real ca. 1,3**),
- Verwendung dieser Werte im **Planfeststellungsbeschluss 2016 (S. 58–60)**,
- Verwendung der Werte im **Bürgerentscheid 2018** als Entscheidungsgrundlage,
- erhebliche **Einflussnahme** auf die Planrechtfertigung.

In Ihren drei Ablehnungen setzen Sie sich mit **keinem** dieser Tatsachenpunkte auseinander. Sie beschränken sich auf formale Erwägungen, insbesondere:

- **die Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses,**
- **die fehlende Betroffenheit meiner Person,**
- **die angebliche „Irrelevanz“ der NKU für die Planrechtfertigung.**

Diese pauschalen Feststellungen stehen jedoch im Widerspruch zu den Planunterlagen selbst.

II. Unzutreffende Annahme des RP, die NKU sei für den PFB „irrelevant“

In sämtlichen Ablehnungen behaupten Sie, die **NKU sei nicht Grundlage** des Planfeststellungsbeschlusses 2016 gewesen.

Dies ist objektiv **unzutreffend**.

Der Planfeststellungsbeschluss vom 25. Januar 2016 verweist auf den Seiten 58–60 ausdrücklich und wörtlich auf:

**„ca. 3.100 zusätzliche Fahrgäste pro Werktag“ und
„über 810.000 neu gewonnene Fahrgäste pro Jahr“.**

Diese Zahlen stammen ausschließlich aus der NKU 2009.

Die NKU 2009 war somit:

✓ **Bestandteil der Begründung des PFB,**

✓ **Bestandteil der Planrechtfertigung nach § 41 HessStrG,**

✓ **Bestandteil der Verhältnismäßigkeits- und Zweckmäßigkeitprüfung.**

Der RP kann die Relevanz der NKU daher nicht pauschal verneinen.

Dies stellt einen Begründungsmangel Ihrer Ablehnungsbescheide dar.

Kirsten Baum
Architektin
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg

Tel 06172 – 85 73 255
0179 – 635 20 15

Mail kiba-ffm@gmx.de
Web www.b-o-ing.de
www.alt-gonzenheim.de

III. Fehlerhafte Rechtsauffassung zur Planbetroffenheit

Ihre Ablehnungen verneinen meine Planbetroffenheit, obwohl der Bürgerentscheid 2018 Bestandteil der politischen Willensbildung zur Planrechtfertigung war.

Der Bürgerentscheid wurde – nachweislich – mit den fehlerhaften Zahlen der NKU 2009 beworben.

Damit bestand für jeden wahlberechtigten Bürger ein unmittelbarer Einfluss auf:

- **das Planfortführungsverhalten der Stadt,**
- **die politische Erforderlichkeit des Projekts,**
- **die Haushaltsentscheidung über 200 Mio. € Investitionen.**

Damit bin ich als wahlberechtigte Bürgerin **sehr wohl beteiligt gewesen**, und zwar:

- **im Verfahren der mittelbaren Planrechtfertigung**
- **im Rahmen des demokratischen Entscheidungsprozesses**
- **in der haushaltsrechtlichen Mitverantwortung der Bürgerschaft**
- **in der städtebaulichen Betroffenheit (Großbaustelle über mehrere Jahre)**

Ihre Ablehnung ist insoweit fehlerhaft.

IV. Wiederaufgreifen des Verfahrens – § 51 HVwVfG wurde nicht korrekt angewandt

Ihr Schreiben stellt pauschal fest:

„Die Voraussetzungen des § 51 HVwVfG liegen nicht vor.“

Diese Aussage ist nicht begründet und geht an der Sache vorbei.

1. § 51 Abs. 1 Nr. 2 HVwVfG

Neue Tatsachen:

Die fehlerhaften Fahrgastzahlen stellen neue, bisher nicht berücksichtigte Tatsachen dar. Sie waren dem PFB zwar formal bekannt, wurden aber materiell falsch behandelt.

2. § 51 Abs. 1 Nr. 3 HVwVfG

Rechtswidrigkeit:

Ein PFB, der auf nachweislich falschen Zahlen beruht, ist rechtswidrig.

3. § 51 Abs. 5 HVwVfG

Ermessensreduktion auf Null:

Wenn sich herausstellt, dass die Planrechtfertigung fehlerhaft ist, ist ein Wiederaufgreifen zwingend.

Kirsten Baum
Architektin
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg

Tel 06172 – 85 73 255
0179 – 635 20 15

Mail kiba-ffm@gmx.de
Web www.b-o-ing.de
www.alt-gonzenheim.de

Sie setzen sich mit keinem dieser Punkte auseinander.

V. Sicherheitsraum im Tunnel – Nichtbehandlung der materiellen Argumente

Auch bei der Ablehnung meines Antrags zur sicherheitstechnischen Nachprüfung wurde ausschließlich formal argumentiert:

- **Unanfechtbarkeit des PFB,**
- **angeblich eingehaltene Maße,**
- **Verweis auf TRStrab.**

Der materielle Punkt jedoch, dass ein **gekrümmter Tunnel** zu Verringerungen der lichten Breite führt, wurde nicht geprüft.

Eine rein formale Ablehnung ohne materielle Prüfung genügt § 24 HVwVfG (Ermittlungspflicht) nicht.

VI. Neue Tatsache: Baubeginn am 09.12.2025 ohne Fördermittelbescheid

Wie am **09.12.2025** um 11:00 Uhr öffentlich sichtbar wurde, fand der „**erste Spatenstich**“ statt.

Dies geschah:

- **ohne vorliegenden Fördermittelbescheid des Landes,**
- **ohne Fördermittelbescheid des Bundes,**
- **ohne offengelegten Bescheid für einen vorzeitigen Maßnahmebeginn,**
- **ohne NKU 2025.**

Dies ist eine **wesentliche neue Tatsache**, die sämtliche Ablehnungen Ihrer Behörde in Frage stellt.

Denn:

- **Ein Baubeginn ohne Förderbescheid ist förderschädlich**
- **Ein förderschädlicher Baubeginn beeinflusst die Planrechtfertigung**
- **Ein förderschädlicher Baubeginn begründet neue rechtliche Risiken**
- **Ein förderschädlicher Baubeginn ist ein neuer Wiederaufgreifensgrund**

Ich bitte um unmittelbare Prüfung dieses Punktes.

VII. Aufforderung zur erneuten Bearbeitung

Aufgrund der hier vorgetragenen Punkte fordere ich Sie hiermit auf:

Kirsten Baum
Architektin
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg

Tel 06172 – 85 73 255
0179 – 635 20 15

Mail kiba-ffm@gmx.de
Web www.b-o-ing.de
www.alt-gonzenheim.de

1. die drei Ablehnungen erneut zu prüfen,

da die Begründungen in wesentlichen Punkten unvollständig bzw. rechtlich unzutreffend sind.

2. sich mit den materiellrechtlichen Argumenten auseinanderzusetzen

(insbesondere NKU 2009, falsche Fahrgastzahlen, Planrechtfertigung).

3. mir mitzuteilen,

ob ein Bescheid zum vorzeitigen Maßnahmebeginn existiert und Ihrer Behörde vorliegt.

4. die neue Tatsache des Baubeginns ohne Fördermittelbescheid zu berücksichtigen.

VIII. Bitte um schriftliche Antwort

Ich bitte um eine schriftliche, begründete Antwort innerhalb von 14 Tagen.

Mit freundlichen Grüßen

Kirsten Baum

Kirsten Baum
Architektin
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg

Tel 06172 – 85 73 255
0179 – 635 20 15

Mail kiba-ffm@gmx.de
Web www.b-o-ing.de
www.alt-gonzenheim.de

Absender
Kirsten Baum
Ferdinandstr. 3A
61348 Bad Homburg

Abs: Kirsten Baum, Ferdinandstr. 3A, 61348 Bad Homburg
An das
Regierungspräsidium Darmstadt
Herr Prof. Dr. Hilligardt, Herr Nieratzky Leiter Abt. III
Dezernat Verkehr / Technische Aufsichtsbehörde (TAB)
Wilhelminenstr. 1-3
64283 Darmstadt

Bad Homburg, 28.11 2025

Wiederaufgreifensantrag gem. § 51 HVwVfG

Antragstellerin:

Kirsten Baum
Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg v. d. H.
Tel.: 06172-8573255

Betreff: Antrag auf Wiederaufgreifen des Verfahrens/Neuprüfung des
Planfeststellungsbeschlusses Nr. 77 vom 25. Januar 2016 (III 33.1 – 66 e 02/01 – St – (245))
gem. § 51 HVwVfG i. V. m. §§ 48 ff. HVwVfG

**wegen erheblicher neuer Tatsachen und Beweismittel - Fehlerhafte Nutzen-Kosten-
Untersuchung 2009 – Grundlage für PFB Nr. 77 und Bürgerentscheid 2018**

Kirsten Baum
Architektin
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg

Tel 06172 – 85 73 255
0179 – 635 20 15

Mail kiba-ffm@gmx.de
Web www.b-o-ing.de
www.alt-gonzenheim.de

1. Antrag

Ich beantrage hiermit, das Verfahren zum **Planfeststellungsbeschluss Nr. 77 vom 25.01.2016** (Verlängerung der U-Bahnlinie U2 bis Bahnhof Bad Homburg) nach Maßgabe des **§ 51 HVwVfG wiederaufzunehmen** und den Beschluss nach erneuter Aufarbeitung der Abwägung neu zu beraten sowie gegebenenfalls zu ändern oder rückgängig zu machen.

Hilfsweise beantrage ich die Einleitung eines **Planänderungsverfahrens (§ 76 HVwVfG)** bzw. die förmliche materiellrechtliche **Neubewertung** der planungsrelevanten Grundlagen

mit folgenden Folgeanordnungen:

a) Unmittelbare Prüfung und Offenlegung der in diesem Antrag benannten neuen Tatsachen/Beweismittel;

b) Vorläufige Aussetzung der bau- und vorbereitenden Maßnahmen für die in Rede stehenden Abschnitte, soweit erforderlich zum Schutz Dritter, bis die Prüfung abgeschlossen ist;

c) Vorlage und Veröffentlichung sämtlicher maßgeblichen Planunterlagen, Gutachten und Stellungnahmen (siehe 6. Anlagen), insbesondere:

- A4_Querschnitt_Tunnelbogen,
- A5_Sicherheitsraum_Querschnitt,
- Brandschutzkonzept,
- NKU 2009 (vollständiges Dokument),
- NKU 2025 (vollständiges Dokument),
- Planfeststellungsunterlagen Blatt 16B u. a.;

d) Durchführung einer öffentlichen, nachvollziehbaren Neubewertung der Nutzen-Kosten-Berechnung unter Anwendung des Standardisierten Verfahrens 2016+;

e) Beteiligung der Träger öffentlicher Belange, der Technischen Aufsichtsbehörde und der Öffentlichkeit im Rahmen eines ergänzenden Verfahrens.

2. Sachverhalt (kurze Darstellung der neuen Tatsachen / Beweismittel)

- **(2.1) -** Im Rahmen der vorliegenden Förder- und Planungsunterlagen spielt die **Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) Sachstand Dezember 2009 (Gutachter VKT)** eine **zentrale Rolle**. In der NKU wird eine Zahl von **ca. 3.090 (teilw. 3.100) „neuen Fahrgästen pro Werktag“** ausgewiesen (vgl. NKU 2009, S. 10). Diese Zahl taucht explizit in der **Begründung** des Planfeststellungsbeschlusses (Seiten 58–60) sowie in offiziellen Informationsunterlagen im Vorfeld des Bürgerentscheids 2018 auf. (Beleg: Planfeststellungsdurchschrift, Infobroschüre, Präsentationen; vgl. Anlagen).
- **(2.2) - Konkrete neue Tatsachen / Beweismittel:**
Eine detaillierte inhaltliche Prüfung der NKU 2009 zeigt, dass von den dort als „neu“ ausgewiesenen

Kirsten Baum
Architektin
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg

Tel 06172 – 85 73 255
0179 – 635 20 15

Mail kiba-ffm@gmx.de
Web www.b-o-ing.de
www.alt-gonzenheim.de

Fahrgästen **rund 900 Personen dem Frankfurter Binnenverkehr zuzuordnen** sind (siehe NKU, Bild 6 / Tabelle in S. 10). Diese Personen haben **keinen** ursächlichen Bezug zur Verlängerung der U2 in Bad Homburg und dürfen nach den anerkannten Bewertungsgrundsätzen (StBew / Standardisierte Bewertung) **nicht** den „neuen“ durch die Maßnahme induzierten Fahrgästen zugerechnet werden.

- **(2.3) - Auswirkung:**
Bei sachgerechter Abgrenzung reduziert sich die Zahl der tatsächlich der Maßnahme zurechenbaren neuen Fahrgäste um **ca. 38,75 %** (2.710 → 1.660 für BH-relevante Verkehre), was nachweislich die Nutzen-Kosten-Kennzahl (NKI) **massiv** mindert (verschlechtert) und die ursprüngliche Abwägung der öffentlichen Belange erheblich beeinflusst hätte (Belegrechnungen in Anlage).
- **(2.4) -** Diese Abweichung stellt eine **wesentliche neue Tatsache** i. S. v. § 51 HVwVfG dar, weil sie – hätte sie dem ursprünglichen Verfahren vorgelegen – die Abwägung im Planfeststellungsverfahren maßgeblich beeinflusst hätte.
- **(2.5) -** Weiterhin ist zwischenzeitlich die administrative Aussage des Hessischen Wirtschaftsministeriums (22.08.2025) bekannt geworden, dass für Förderentscheidungen eine NKU nach dem **Standardisierten Verfahren 2016+** vorzulegen ist; die NKU 2009 sei lediglich eine Ersteinschätzung gewesen, die allerdings wesentliche Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses Nr. 77 vom 25.01.2016 und des Bürgerentscheids vom 28.10. 2018 war. Dies macht die Relevanz der Bewertungsmethodik zusätzlich deutlich (Anlage: Ministerialschreiben).
- **(2.6) -** Es bestehen zudem verfahrensrechtliche Bedenken hinsichtlich mangelnder Transparenz: Die aktuell vorliegende NKU 2025 wurde der Öffentlichkeit bislang nicht vollständig zugänglich gemacht; Anfragen auf Akteneinsicht (u. a. zu Querschnitten und Sicherheitsraum) wurden von der zuständigen Stelle bislang pauschal abgelehnt oder nicht hinreichend begründet (vgl. Schriftwechsel RP, Anlagen).

3. Rechtsgrundlagen

- § 51 HVwVfG (Wiederaufgreifen eines rechtskräftigen Verwaltungsakts aufgrund neuer Tatsachen oder Beweismittel);
- §§ 48 ff. HVwVfG (Rücknahme, Aufhebung, Widerruf rechtswidriger Verwaltungsakte);
- § 76 HVwVfG (Planänderungsverfahren);
- § 29 HVwVfG (Akteneinsicht) i. V. m. HDSIG §§ 80 ff. (Informationszugang);
- BOStrab § 62 i. V. m. einschlägigen Brandschutz- und Sicherheitsrichtlinien (RABT/TRStrab) – als Maßstäbe für die planungs- und sicherheitsrelevanten Anforderungen;
- Verfahrensgrundsätze: Amtsermittlungspflicht, öffentliches Informationsgebot, Verhältnismäßigkeit.

4. Begründung (rechtliche Würdigung)

- **(4.1) - Vorliegen „neuer Tatsachen“ i. S. d. § 51 HVwVfG**
Die fehlerhafte Einbeziehung des Frankfurter Binnenverkehrs in die NKU 2009 ist eine neue, nachträglich dokumentierte Tatsachenlage, die im ursprünglichen Planfeststellungsverfahren nicht – jedenfalls nicht in der notwendigen Form – transparent dargestellt oder als maßgeblicher

Kirsten Baum
Architektin
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg

Tel 06172 – 85 73 255
0179 – 635 20 15

Mail kiba-ffm@gmx.de
Web www.b-o-ing.de
www.alt-gonzenheim.de

Unsicherheitsfaktor gewürdigt wurde. Da diese Tatsache geeignet ist, das Ergebnis der Abwägung gravierend zu beeinflussen (maßgebliche Änderung der prognostizierten Verkehrsleistung und des Nutzenkennziffern), ist ein Wiederaufgreifen geboten.

- **(4.2) - Erheblichkeit**

Die Korrektur der prognostizierten Fahrgastzahlen um knapp 39 % ist nicht lediglich ein „kosmetischer“ Fehler, sondern eine in die Substanz eingreifende Sachverhaltsänderung mit direktem Einfluss auf die Frage der Wirtschaftlichkeit, der Förderfähigkeit und der grundsätzlichen Planrechtfertigung.

- **(4.3) - Keine Heilung durch spätere Gutachten**

Nach ständiger Rechtsprechung kann ein späteres Gutachten (NKU 2025) nicht die Rechtmäßigkeit eines früher erlassenen Verwaltungsakts heilen, wenn der Verwaltungsakt bei Erlass auf unzutreffenden oder irreführenden Tatsachen beruhte. Die neue NKU 2025 kann allenfalls Grundlage künftiger Entscheidungen werden; sie vermag die Unrichtigkeit der ursprünglichen Abwägung nicht rückwirkend zu legitimieren.

- **(4.4) - Schutz öffentlicher Belange / Gefährdungsinteresse**

Die behauptete Einhaltung sicherheitsrelevanter Maße (z. B. Sicherheitsraum 0,80 m × 2,25 m) ist in der konkreten Tunnelgeometrie (Bogen, Sohlenausbildung) prüfungsbedürftig. Sollte sich herausstellen, dass der lichte nutzbare Fluchtweg infolge Kinematik des Fahrzeuges bzw. geplanter Sohlenform unterschritten wird, handelt es sich um einen sicherheitsrelevanten Planmangel, der die Unversehrtheit von Fahrgästen und Dritten berührt und damit eine unverzügliche Prüfung erfordert.

5. Dringlichkeitsantrag / Sicherungsantrag (vorläufige Maßnahmen)

Aufgrund der erheblichen Auswirkungen sowie der bereits in Aussicht gestellten Bautätigkeit ab **09.12.2025** beantrage ich ergänzend, bis zur abschließenden Prüfung und Entscheidung über das Wiederaufgreifen folgende **vorläufige Maßnahmen** anzuordnen:

- **a)** vorläufige Aussetzung der vorbereitenden und bauvorbereitenden Maßnahmen in den unmittelbar betroffenen Abschnitten (insbesondere im Bereich Bad Homburg Ober-Eschbach, Frankfurter Landstraße / Gonzenheim) sowie Beschränkung weiterer Baumaßnahmen, die die spätere Wiederherstellung von Eigentumsverhältnissen oder die Prüfung unmöglich machen könnten;
- **b)** Sicherstellung der unveränderten Aufbewahrung aller relevanten Pläne, Messdaten und Bauprotokolle;
- **c)** Sperrung von Geldern / Verwendungsnachweisen im Rahmen der kommunalen Mittelbindung, soweit rechtlich möglich und verhältnismäßig.
- **d)** Anordnung zur **Offenlegung der NKU 2025**, der zugehörigen Bewertungsannahmen, und aller sicherheitsrelevanten Querschnittszeichnungen im 1-gleisigen Tunnelbogen (digital).

Begründung:

Es besteht ein erhebliches öffentliches Interesse an der rechtsstaatlichen und sicherheitstechnischen Prüfung eines auf offenbar fehlerhaften Grundlagen beruhenden Vorhabens; die Sicherungsmaßnahmen dienen dem Zweck, irreversible Fakten zu vermeiden.

Kirsten Baum
Architektin
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg

Tel 06172 – 85 73 255
0179 – 635 20 15

Mail kiba-ffm@gmx.de
Web www.b-o-ing.de
www.alt-gonzenheim.de

6. Beweismittel / Anlagen

1. NKU (VKT) – Sachstand Dezember 2009 – Auszug Seite 10 (Tabelle und Bild 6)
– **Beleg: fehlerhafte Zuordnung 900 Personen Binnenverkehr FFM.**
2. Vergleichsberechnung / Korrekturrechnung der prognostizierten neuen Fahrgäste (Eigenberechnung)
– Darstellung der –38,75 % Wirkung auf NKI.
3. Planfeststellungsbeschluss Nr. 77 (Durchschrift)
– Auszug Seiten 58–60 (Begründung und Bezug NKU).
4. Infobroschüre / Präsentation (Infomarkt 18.10.2018)
– Verbreitung der 3.100-Zahl in der Öffentlichkeitsarbeit.
5. Schriftwechsel mit RP Darmstadt (E-Mails / Schreiben vom 27.11.2025)
– Ablehnung Akteneinsicht / pauschale Aussagen.
6. Schreiben des Hessischen Wirtschaftsministeriums (22.08.2025)
– zur Relevanz der NKU und Anforderung Standardisierte Bewertung 2016+.
7. Antrag / Ergänzungsantrag Akteneinsicht vom 08.11.2025 (Sicherheitsraum) und Antwort des RP

7. Rechtsfolgen / beantragte Entscheidung

Ich beantrage, das **Verfahren wiederaufzunehmen** und die Planfeststellungsentscheidung unter Berücksichtigung der vorgelegten neuen Tatsachen und Beweismittel neu zu prüfen.

Sollte die erneute Abwägung ergeben, dass die ursprüngliche Entscheidung auf unzutreffenden Grundlagen beruhte, beantrage ich, den Planfeststellungsbeschluss ganz oder teilweise aufzuheben oder ein ergänzendes Planänderungsverfahren einzuleiten, sowie die im Abschnitt 5 genannten Sicherungsmaßnahmen anzuordnen.

8. Fristsetzung / Verfahrensantrag

Ich bitte um schriftliche Bestätigung des Eingangs dieses Antrags unverzüglich, spätestens binnen **14 Tagen** ab Zustellung dieses Schreibens, sowie um Mitteilung über das weitere Verfahren und eine verbindliche Angabe, bis wann mit einer Zwischenentscheidung zum Wiederaufgreifen (§ 51 HVwVfG) zu rechnen ist.

9. Hinweis über Rüge- und Rechtsbehelfswege

Für den Fall, dass das RegierungsPräsidium Darmstadt meinem Antrag nicht abhilft, behalte ich mir vor, die Entscheidung im Wege des verwaltungsgerichtlichen Rechtsschutzes (Antrag auf Wiederherstellung oder einstweiligen Rechtsschutz, §§ 80 ff. VwGO) prüfen zu lassen. Zudem behalte ich mir vor, die Angelegenheit der Kommunalaufsicht sowie gegebenenfalls dem Hessischen Beauftragten für Datenschutz und Informationsfreiheit vorzulegen (wegen Verweigerung von Akteneinsicht / Informationszugang).

Mit freundlichen Grüßen

Kirsten Baum

Architektin / Sprecherin der Bürgerinitiative „S-Bahn-Station – Bad Homburg Gonzenheim-Haberweg“

Kirsten Baum

Architektin

Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A

61348 Bad Homburg

Tel 06172 – 85 73 255

0179 – 635 20 15

Mail kiba-ffm@gmx.de

Web www.b-o-ing.de

www.alt-gonzenheim.de

Absender
Kirsten Baum
Ferdinandstr. 3A
61348 Bad Homburg

Abs: Kirsten Baum, Ferdinandstr. 3A, 61348 Bad Homburg
An das Regierungspräsidium Darmstadt
Herr Prof. Dr. Hilligardt, Herr Martin Leiter Abt. III
Wilhelminenstr. 1-3
64283 Darmstadt

Regierungspräsidium Darmstadt
- Kommunalaufsicht -
Wilhelminenstraße 1–3
64283 Darmstadt

Bad Homburg, 18.11 2025

Betreff:

Antrag auf aufsichtsrechtliche **Prüfung**

1. **des Planfeststellungsbeschlusses Nr. 77 vom 25. Januar 2016** und
2. **des Bürgerentscheids vom 28. Oktober 2018** zur Verlängerung der U-Bahnlinie U2 bis Bahnhof Bad Homburg

– wegen unzutreffender und irreführender **Informationsgrundlage** der Nutzen-Kosten-Untersuchung 2009.

Sehr geehrter Herr Dr. Hilligardt, sehr geehrte Damen und Herren,

ich beantrage hiermit eine **aufsichtsrechtliche Prüfung** gemäß § 137 Hessische Gemeindeordnung (HGO) hinsichtlich der ordnungsgemäßen Durchführung und der zugrunde gelegten Informationsbasis des

1. **Planfeststellungsbeschlusses Nr. 77 vom 25. Januar 2016** (III 33.1 – 66 e 02/01 – St – (245)) und des
2. **Bürgerentscheids vom 28. Oktober 2018** in der Stadt Bad Homburg v. d. Höhe.

Nach meiner Auswertung der damaligen Plan- und Bewertungsunterlagen bestehen schwerwiegende Hinweise darauf, dass die Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der Vorbereitung des Entscheids **nicht zutreffend oder unvollständig über die maßgebliche Entscheidungsgrundlage** informiert wurden.

Kirsten Baum
Architektin
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg

Tel 06172 – 85 73 255
0179 – 635 20 15

Mail kiba-ffm@gmx.de
Web www.b-o-ing.de
<http://alt-gonzenheim.de/>

1. Hintergrund

Im Jahr **2009** wurde eine **Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU)** ¹ zur geplanten Verlängerung der U-Bahnlinie U2 von Gonzenheim bis Bad Homburg Bahnhof erstellt (Gutachter VKT, Sachstand Dezember 2009). Diese NKU ermittelte einen **Nutzen-Kosten-Faktor von 2,15**, womit das Projekt als „wirtschaftlich vorteilhaft“ galt.

Diese Berechnung bildete die **zentrale Grundlage** für:

- den **Planfeststellungsbeschlusses Nr. 77 vom 25. Januar 2016**
- den politischen **Beschluss** zur Fortführung der Planungen,
- die **Öffentlichkeitsarbeit** der Stadtverwaltung,
- und die Begründung der **Förderfähigkeit** nach GVFG im Rahmen des **Bürgerentscheids 2018**.

2. Falsche bzw. irreführende Annahmen in der NKU 2009

Nach Durchsicht des Gutachtens (VKT 2009, S. 10) zeigt sich, dass die Zahl der „neu gewonnenen Fahrgäste“ von **+3 090 Personen pro Werktag** nicht korrekt abgegrenzt wurde:

Von den dort als „neu“ angenommenen Fahrgästen stammen rund **900 Personen** aus dem **Binnenverkehr Frankfurt** – also aus Fahrten innerhalb des Frankfurter Stadtgebiets, die **keinen ursächlichen Bezug** zur geplanten Verlängerung der U2 nach Bad Homburg haben.

Diese fehlerhafte Einbeziehung führte zu einer rechnerischen Überhöhung des prognostizierten Nutzens. Bei sachgerechter Abgrenzung ergibt sich eine Korrektur von ca. **-38 %**, womit das Nutzen-Kosten-Verhältnis **nicht 2,15**, sondern nur etwa **1,3 – 1,4** betragen hätte.

3. Irreführende Information der Öffentlichkeit

Trotz dieser Mängel begründete die Zahl von „**+3 100 neuen Fahrgästen pro Werktag**“ den [Planfeststellungsbeschluss Nr. 77 vom 25.01.2016](#) ².

In den Jahren 2017/2018 wurde diese Zahl von „**+3 100 neuen Fahrgästen pro Werktag**“ mehrfach **öffentlich als Begründung für die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme** genannt.

Insbesondere in den Informationsveranstaltungen vom **7. Juni 2018** und **18. Oktober 2018** wurde diese Angabe als zentrales Argument für den Bau herangezogen. ([Informationsbroschüre](#)) ³

Den Bürgerinnen und Bürgern wurde dabei **nicht offengelegt**, dass die zugrunde liegende NKU 2009 veraltete Methodik verwendete (Standardisierte Bewertung 2006), und dass ein **erheblicher** Teil der Fahrgäste gar nicht durch das Bauvorhaben induziert worden wäre. Damit wurde das **Informationsgebot nach § 8b Abs. 6 HGO** verletzt, wonach die Gemeinde verpflichtet ist,

„den Bürgerinnen und Bürgern sachlich und umfassend Gelegenheit zur Information zu geben.“

¹ Vgl. ANLAGE _ **Nutzen-Kosten-Untersuchung 2009 / „3.090 neue Fahrgäste“ - 900 Binnenverkehr FFM – Seite 10**

² Vgl. ANLAGE _ **Planfeststellungsbeschlusses Nr. 77** vom 25. Januar 2016 - **EXTRAKT / Seiten 58-60** https://www.bad-homburg-u2.de/files/content/downloads/Planfeststellungsbeschluss_Verl%C3%A4ngerung_U2_-_Durchschrift.pdf

³ Vgl. ANLAGE _ **Webbasierter Nachweis, wie die Zahl „810.000 Menschen jährlich“ bzw. „3.100 neuen Fahrgästen“** https://www.bad-homburg-u2.de/files/content/downloads/Praesentation_U2_RMV_Infomarkt_18.10.2018.pdf

4. Wesentliche Änderung der Tatsachenlage

Zwischenzeitlich hat das Hessische Wirtschaftsministerium (Schreiben vom 22. August 2025) ⁴ bestätigt, dass für die Förderfähigkeit eine neue Nutzen-Kosten-Berechnung nach dem **Standardisierten Verfahren 2016+** erforderlich ist, die „**faktisch**“ seit dem **05.11.2025** bekannt sein soll. (Taunus-Zeitung berichtet)
Damit ist amtlich anerkannt, dass die NKU 2009 **keine förderrechtlich gültige Grundlage** darstellt.
Diese Neubewertung ist eine **wesentliche Änderung der Sachlage**, welche den **Planfeststellungsbeschluss** Nr. 77 vom 25.01.2016 und den **Bürgerentscheid** 2018 im Nachhinein als **inhaltlich überholt und irreführend begründet** erscheinen lässt.

5. Antrag

Ich beantrage daher:

1. die **aufsichtsrechtliche Prüfung**, ob der **Planfeststellungsbeschluss Nr. 77 vom 25. Januar 2016** (III 33.1 – 66 e 02/01 – St – (245)) aufzuheben ist, da dieser in **erheblichem** Umfang auf prognostizierten Fahrgastzahlen (38%) basiert, die keinen Bezug zur geplanten Baumaßnahme haben.
2. die **aufsichtsrechtliche Prüfung**, ob der Bürgerentscheid 2018 **ordnungsgemäß** durchgeführt wurde und ob die Stadt ihrer **Informationspflicht** nach § 8b Abs. 6 HGO nachgekommen ist;
3. die **Feststellung**, ob die Verwendung der NKU 2009 als Entscheidungsgrundlage trotz bekannter methodischer Mängel eine **Verletzung der Neutralitäts- und Informationspflicht** der Stadtverwaltung darstellt;
4. die **Empfehlung an die Stadt Bad Homburg**, auf Grundlage der neuen NKU (2016+) eine **erneute Bürgerbefragung bzw. politischen Beschluss zur Bestätigung oder Neubewertung** des Projekts einzuleiten;
5. die **Mitteilung**, ob ein Verfahren nach § 137 HGO (aufsichtsrechtliche Beanstandung) eingeleitet wird oder ob weitere Unterlagen durch die Stadt vorzulegen sind.

6. Öffentliches Interesse

Die Verlängerung der U2 stellt eines der **kostenintensivsten** kommunalen Verkehrsprojekte der Region dar. Ein Planfeststellungsbeschluss und ein Bürgerentscheid, die auf **fehlerhaften oder unvollständigen** Daten beruhen, gefährden nicht nur die Rechtmäßigkeit der Projektförderung, sondern untergraben das Vertrauen der Bürgerschaft in die kommunale Entscheidungsfindung. Eine aufsichtsrechtliche Klärung ist daher im **öffentlichen Interesse** geboten.

⁴ Vgl. ANLAGE _ Schreiben des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie vom 21.07.2025

Nachfolgend die **wichtigsten Dokumente**, die in einem Belegpaket zusammengefasst als Nachweise dienen können, dass bei dem Bürgerentscheid von 2018 auf die NKU von 2009 - insbesondere mit der Angabe „**ca. 3.100 zusätzlichen Fahrgästen/Werktag**“ - Bezug genommen und dafür geworben wurde, aufgrund der prognostizierten neuen Fahrgastzahlen das Bauvorhaben umzusetzen.

Wichtige Fundstellen (Belege)

1. **Nutzen-Kosten-Untersuchung** _ Sachstand Dezember 2009, **EXTRAKT - Seite 10**
2. **Vergleichsberechnung korrigierter Fahrgastzahlen**
3. **Planfeststellungsbeschluss Nr. 77** — enthält auf den **Seiten 58-60** die Angaben der **NKU 2009** „**ca. 3.100 zusätzliche Fahrgäste/Werktag**“, - ausdrücklich als Grundlage der „**Erforderlichkeit**“ der Baumaßnahme.
Damit war die NKU 2009 formale Planungsgrundlage und wurde in der amtlichen Entscheidungsbegründung genannt.
https://www.bad-homburg-u2.de/files/content/downloads/Planfeststellungsbeschluss_Verl%C3%A4ngerung_U2_-_Durchschrift.pdf
4. **Präsentation Infomarkt 18.10.2018 (RMV / Verkehrsplanung)** — die Veranstaltungspräsentation (Infomarkt kurz vor dem Bürgerentscheid 2018) enthält die Projektargumente (Verkürzung Reisezeiten, neue Verbindungen, Mobilitätsgewinne) und wurde öffentlich zur Bürgerinformation genutzt. Die Präsentation ist Teil der offiziellen Info-Unterlagen zum Bürgerentscheid. Die Folien legen die verkehrlichen Wirkungen dar (siehe RMV-Präsentation vom 18.10.2018).
https://www.bad-homburg-u2.de/files/content/downloads/Praesentation_U2_RMV_Infomarkt_18.10.2018.pdf
5. **Städtische Erläuterungen zum Bürgerentscheid 2018.**
In Veröffentlichungen sprechen sich „*die Gemeindeorgane **für** die Verlängerung der Stadtbahnlinie U2 von der derzeitigen Endhaltestelle Gonzenheim bis zum Bahnhof Bad Homburg aus.*“
(Verletzung der Neutralität)
<https://www.bad-homburg.de/pdf-dokumente/announcements/generated/coo.1000.7700.9.181512.pdf>
6. **Städtische Bekanntmachung / Erläuterungen zur Abstimmung (Vordruck PDF zur Wahl 28.10.2018)** — die „Erläuterungen der Gemeindeorgane“ zur Abstimmung (offizielle Unterlage, die den Stimmberechtigten vorgelegt wurde) sind Teil der formellen Informationspflicht und die Gemeindeorgane sprachen sich **pro** Verlängerung aus; solche Erläuterungen stützen sich regelmäßig auf die NKU/Planunterlagen.
<https://www.bad-homburg.de/pdf-dokumente/announcements/generated/coo.1000.7700.9.181512.pdf>

7. **Projektwebsite / Mediathek der Stadt / Stadtbahngesellschaft** — die städtische Projektseite und die Mediathek stellen seit Jahren Öffentlichkeits-Materialien (Präsentationen, Infobroschüren, Pressearbeit) bereit, die den Nutzen der U2-Verlängerung bewerben; dort sind u. a. die Infomarkt-Präsentationen und Planfeststellungs-Auszüge verlinkt. Diese Kanäle dienen direkt der Öffentlichkeitswerbung vor dem Bürgerentscheid.
<https://www.bad-homburg-u2.de/>
<https://www.bad-homburg-u2.de/fragen-antworten.html>
8. **Presseberichte (FNP, FAZ, FR u. a.)** — regionale Zeitungen berichteten vor und nach dem Bürgerentscheid über die zentralen Projektzahlen und die Argumente (Verkürzung Reisezeit, Nutzensgutachten). Das zeigt, dass die in den offiziellen Unterlagen genannten Zahlen (**z. B. 3.100**) in die öffentliche Debatte und Berichterstattung Eingang fanden.

Hier der Link zum Artikel der Taunus-Zeitung, damals noch **Chefredakteur** - Herr Marc Kolbe, **Heute ist er Sprecher der Stadt Bad Homburg.**

<https://www.fnp.de/lokales/hochtaunus/bad-homburg-ort47554/stadt-informiert-ueber-modalitaeten-u-bahn-verlaengerung-10393987.html>

Was diese Befunde konkret bedeuten

- Die NKU 2009 (+3.100 neuen Fahrgäste, davon 900 Fahrgäste im Binnenverkehr Frankfurt) war eine **effektive Entscheidungsgrundlage**, die in Planfeststellung (2016), Bürgerinformation und Bürgerentscheid (2018) genutzt wurde.
- Die Zahlen der NKU 2009 (+3.100) wurden öffentlich verbreitet und beeinflussten die Abstimmung.
- Die methodischen Fehler sind nachweisbar.
- Der Planfeststellungsbeschluss **Nr. 77 vom 25.01.2016 basiert auf** den unrichtigen Fahrgastzahlen der NKU 2009. (**EXTRAKT der Seiten 58-60 als ANLAGE**).
- Das **Hessische Wirtschaftsministerium** selbst erklärt 2025, dass die NKU 2009 **nicht gültig** war, lässt jedoch unerwähnt, dass damit der **Planfeststellungsbeschluss Nr. 77** begründet wurde.
- Damit ist der **Planfeststellungsbeschluss 2016** und die Informationsgrundlage des **Bürgerentscheids 2018** fragwürdig.

Kirsten Baum
Architektin
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg

Tel 06172 – 85 73 255
0179 – 635 20 15

Mail kiba-ffm@gmx.de
Web www.b-o-ing.de
<http://alt-gonzenheim.de/>

Zur Unzulässigkeit einer „Heilung“ des Planfeststellungsbeschlusses Nr. 77 (2016) durch die neue NKU 2025

In diesem Zusammenhang ist mir wichtig klarzustellen, dass eine aktuelle Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU 2025) weder rechtlich noch materiell geeignet ist, die Fehlerhaftigkeit des Planfeststellungsbeschlusses Nr. 77 vom 25. Januar 2016 **nachträglich** zu heilen oder zu relativieren.

Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (u. a. BVerwG 4 A 1.07; 4 C 1.16) ist für die Rechtmäßigkeit eines Planfeststellungsbeschlusses **ausschließlich** die Sach- und **Rechtslage im Zeitpunkt seines Erlasses** maßgeblich. Eine spätere Verbesserung, Aktualisierung oder Korrektur der Datengrundlage kann **keine rückwirkende Legitimationswirkung** entfalten und damit **keinen ursprünglichen Abwägungsfehler beseitigen**.

Der Verwaltungsakt bleibt **rechtswidrig**, wenn er auf unzutreffenden oder irreführenden Tatsachen beruht.

Genau dies ist hier der Fall:

- Die NKU 2009 bildete die **formale Grundlage der Planrechtfertigung**, wie der Planfeststellungsbeschluss selbst (S. 58–60) ausdrücklich bestätigt.
- Die dort genannten „**ca. 3.100 neuen Fahrgäste pro Werktag**“ sind – wie dargelegt – nachweislich **falsch** abgegrenzt und methodisch unzulässig.
- Diese fehlerhafte Prognose ging als zentrales Abwägungsmaterial in die Entscheidung von **2016** ein.
- Eine neue, von der Stadt nunmehr angekündigte **NKU 2025** (Standardisierte Bewertung 2016+) kann diese wesentlichen Abwägungsmängel **nicht rückwirkend beseitigen**, da sie nicht Bestandteil des damaligen Verfahrens war und sein konnte.

Die neue NKU 2025 mag für die **GVFG-Förderentscheidung** von Bedeutung sein; sie hat jedoch **keinerlei Einfluss auf die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses** und kann auch die Informationsdefizite beim **Bürgerentscheid 2018** nicht reparieren.

Damit liegt aus meiner Sicht ein **aufsichtsrechtlich relevanter Grund** vor, die Rechtmäßigkeit des **Planfeststellungsbeschlusses Nr. 77** unter dem Gesichtspunkt einer **fehlerhaften Rechtfertigung** und einer unzureichenden bzw. irreführenden **Informationslage** erneut zu überprüfen.

Ich bitte um schriftliche Bestätigung des Eingangs und eine Mitteilung, wie das Regierungspräsidium den Vorgang bewertet.

Für Rückfragen oder ergänzende Unterlagen (NKU 2009, Auszüge, Zeitungsberichte 2018, aktuelle NKU 2025) stehe ich jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Kirsten Baum

Architektin / Sprecherin der Bürgerinitiative „S-Bahn-Station – Bad Homburg Gonzenheim-Haberweg“

Kirsten Baum
Architektin
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg

Tel 06172 – 85 73 255
0179 – 635 20 15

Mail kiba-ffm@gmx.de
Web www.b-o-ing.de
<http://alt-gonzenheim.de/>

Anlagen:

Nr.	Dokument	Relevanter Abschnitt
1	Kopie der NKU 2009	Sachstand Dezember 2009, EXTRAKT - Seite 10
2	Vergleichsberechnung korrigierter Fahrgastzahlen	Dokument vom 10.11.2025
3	„Planfeststellungsbeschluss Durchschrift – Verlängerung U2“	EXTRAKT - Seiten 58-60 (Entscheidungsgründe) enthält u.a.: „ca. 3.100 zusätzlichen Fahrgästen/Werktag ...“ → zentraler Beleg.
4	Infobroschüre zur U2-Verlängerung	Enthält öffentlichen Informations- und Werbeteil („Die Nutzen-Kosten-Untersuchung wird ...“) – geeignet zur Verwendung in Öffentlichkeitskampagne.
5	Projekt-Homepage: „Der Lückenschluss in Zahlen“	Webbasierter Nachweis, wie die Zahl „ 810.000 Menschen jährlich“ bzw. „ 3.100 neuen Fahrgästen“ in Öffentlichkeitsmaterialien genannt werden.
6	Städtische Erläuterungen zum Bürgerentscheid 2018. Verletzung der Neutralität	ZITAT: „Die Gemeindeorgane sprechen sich für die Verlängerung der Stadtbahnlinie U2 von der derzeitigen Endhaltestelle Gonzenheim bis zum Bahnhof Bad Homburg aus „ZITAT ENDE:
7	Bekanntmachung Wahlergebnis Bürgerentscheid 2018	Offizielle Bekanntmachung – zeigt formell den Bürgerentscheid; kombiniert mit den obigen Dokumenten ergibt sich ein stimmiges Belegpaket, das auf der NKU 2009 gründet.
8	Schreiben des Hessischen Wirtschaftsministeriums vom 22.08.2025.	Hessischer Wirtschaftsminister Mansoori: ZITAT: „Sie (die NKU 2009) diene schlicht der Ersteinschätzung , ob die Verlängerung der U2 verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll ist. “ ZITAT ENDE. Nein, diese nachweislich unzureichende NKU 2009 ist bis heute Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses Nr.77 und kann nicht geheilt werden durch eine aktualisierte NKU.

Absender
Kirsten Baum
Ferdinandstr. 3A
61348 Bad Homburg

Abs: Kirsten Baum, Ferdinandstr. 3A, 61348 Bad Homburg

An den

Magistrat der Stadt Bad Homburg v.d.H

z. Hd. Herrn Oberbürgermeister Alexander Hetjes

Stadt Bad Homburg v.d.H. - Stadtbahngesellschaft

Rathausplatz 1

61348 Bad Homburg v. d. Höhe

Kopie an

Regierungspräsidium Darmstadt

Hess. Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr,

Hessen Mobil

RMV

VGf

Bad Homburg, 08.11 2025

Betreff:

Ergänzender Antrag auf detaillierte Auskunft und sicherheitstechnische Nachprüfung

Tunnelquerschnitt und Fluchtwegbreite im Kurvenabschnitt unterhalb der S-Bahn-Brücke Gonzenheim

– Verlängerung U-Bahnlinie U2 nach Bad Homburg Bahnhof (Planfeststellung 2015 / Planänderung 2025)

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Zusammenhang mit meinen bisherigen Anträgen auf Akteneinsicht und sicherheitstechnische Überprüfung der Tunnelplanung zur Verlängerung der U-Bahnlinie U2 nach Bad Homburg Bahnhof beantrage ich ergänzend eine **detaillierte Auskunft** und **sicherheitstechnische Nachprüfung** für den Tunnelabschnitt unterhalb der bestehenden S-Bahn-Brücke im Bereich Frankfurter Landstraße / Gonzenheim.

1. Ausgangslage

Nach den mir vorliegenden Unterlagen (Email VKT vom 20.07.2012, Brandschutzkonzept vom 12.07.2013, Verlängerung der Stadtbahnlinie U2, Teil 1, Seite 24 von 76) beträgt der lichte Abstand zwischen Fahrzeug und Tunnelwand auf Höhe der Gehfläche **85 cm**, wovon **75 cm als Sicherheitsraum** gelten und eine lichte Höhe von **2,25 m** vorgesehen ist.

Der betreffende Tunnelabschnitt beschreibt jedoch im Bereich der S-Bahn-Brücke einen **deutlich gekrümmten Verlauf**.

Kirsten Baum
Architektin
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg

Tel 06172 – 85 73 255
0179 – 635 20 15

Mail kiba-ffm@gmx.de
Web www.b-o-ing.de
www.alt-gonzenheim.de

Aufgrund der **kinematischen Fahrzeughülle** (Überhangbewegung in Kurven) verringert sich der reale Abstand zwischen Zugaußenkante und Tunnelwand in solchen Bereichen regelmäßig um mehrere Zentimeter. Dadurch kann die nutzbare Fluchtbreite – insbesondere im unteren Bereich mit geneigter Tunnelsohle – **unter das nach BOStrab § 62 i. V. m. RABT 2021 vorgeschriebene Mindestmaß von 0,80 m** fallen.

Mir ist bislang kein Nachweis bekannt, dass dieser Effekt planerisch und sicherheitstechnisch bewertet wurde.

2. Rechtliche Grundlage

Nach

- § 62 Abs. 1 BOStrab (Bau und Betrieb von Straßenbahnen),
- Kap. 3.3.2 RABT 2021 (Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln) muss die **lichte Breite des Sicherheitsraumes mindestens 0,80 m** und die **lichte Höhe mindestens 2,25 m** betragen.
Neigungen oder geometrische Einengungen dürfen die nutzbare Breite nicht beeinträchtigen. Abweichungen hiervon sind nur zulässig, wenn sie durch die Technische Aufsichtsbehörde ausdrücklich nach § 3 Abs. 4 BOStrab genehmigt und als **gleichwertig sicher** nachgewiesen wurden.

3. Antrag auf detaillierte Auskunft (Frist: 10 Werktage)

Ich ersuche hiermit um kurzfristige Übersendung folgender digitaler Unterlagen:

1. **Kinematisches Bewegungsprofil** / Fahrzeughülle (statisch + dynamisch) der eingesetzten U-Bahn-Fahrzeugtypen im Kurvenabschnitt unter der S-Bahn-Brücke; Angabe des minimalen lichten Abstandes zur Tunnelwand auf Höhe der Fluchtfläche.
2. **Maßstäbliche Querschnittszeichnung** des Kurvenabschnitts mit Darstellung des tatsächlichen lichten Fluchtweges (A4_Querschnitt_Tunnel, A5_Sicherheitsraum_Querschnitt o. ä.) – einschließlich Bodenform, Kabelkanäle, Stufen, geneigter Flächen.
3. **Sicherheitstechnische Stellungnahme / Brandschutzgutachten**, das die Einhaltung der RABT-Mindestmaße bestätigt oder eine genehmigte Abweichung nach § 3 Abs. 4 BOStrab belegt.
4. **Evakuierungssimulation oder Personenstromanalyse**, aus der hervorgeht, dass die Selbstrettung im Kurvenabschnitt gewährleistet ist.

Sollten diese Unterlagen vorliegen, bitte ich um deren Übermittlung innerhalb von **10 Werktagen** (bis spätestens 21.11.2025) – da es sich um bereits geprüfte und sicherheitsrelevante Planbestandteile handelt, deren Bereitstellung keine zusätzliche Aufbereitung erfordert.

Sollten einzelne Dokumente als nicht vollständig öffentlich einsehbar eingestuft werden, bitte ich gemäß § 82 Abs. 2 HDSIG um eine schriftliche Begründung unter Angabe der Rechtsgrundlage für die Verweigerung.

4. Begründung

Die in den Unterlagen genannte Breite des Sicherheitsraumes (75 cm) liegt bereits **unterhalb** des in der RABT 2021 geforderten Mindestmaßes von 0,80 m.

Wird diese Breite zusätzlich durch die Tunnelkrümmung oder durch geneigte / scharfkantige Bodenformen

Kirsten Baum
Architektin
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg

Tel 06172 – 85 73 255
0179 – 635 20 15

Mail kiba-ffm@gmx.de
Web www.b-o-ing.de
www.alt-gonzenheim.de

verringert, besteht die Gefahr, dass **Rettenwege faktisch nicht den gesetzlichen Sicherheitsanforderungen genügen**.

Dies betrifft die **Selbstrettung von Fahrgästen** ebenso wie den **Zugang von Einsatzkräften** im Brand- oder Störungsfall.

Eine solche Konstellation wäre als **sicherheitsrelevanter Planmangel** zu bewerten und müsste durch die Technische Aufsichtsbehörde überprüft werden.

5. Antrag auf sicherheitstechnische Nachprüfung

Für den Fall, dass der Nachweis der geforderten Fluchtwegbreite und der kinematischen Hülle nicht eindeutig erbracht ist, beantrage ich die **Einleitung einer sicherheitstechnischen Nachprüfung** nach § 62 BOStrab i. V. m. RABT 2021.

Sollte sich daraus ein Planmangel ergeben, ist ein **Planänderungsverfahren nach § 76 VwVfG** erforderlich.

Ich bitte um schriftliche Eingangsbestätigung und Mitteilung, wann mit einer Antwort bzw. Einsicht gerechnet werden kann.

Eine Kopie dieses Schreibens geht zugleich an das **Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum**, Abt. SPNV/ÖPNV – GVFG-Förderung, zur Kenntnis.

Mit freundlichen Grüßen

Kirsten Baum

Architektin, Sprecherin der Bürgerinitiative „S-Bahnstation – Bad Homburg Gonzenheim - Haberweg“

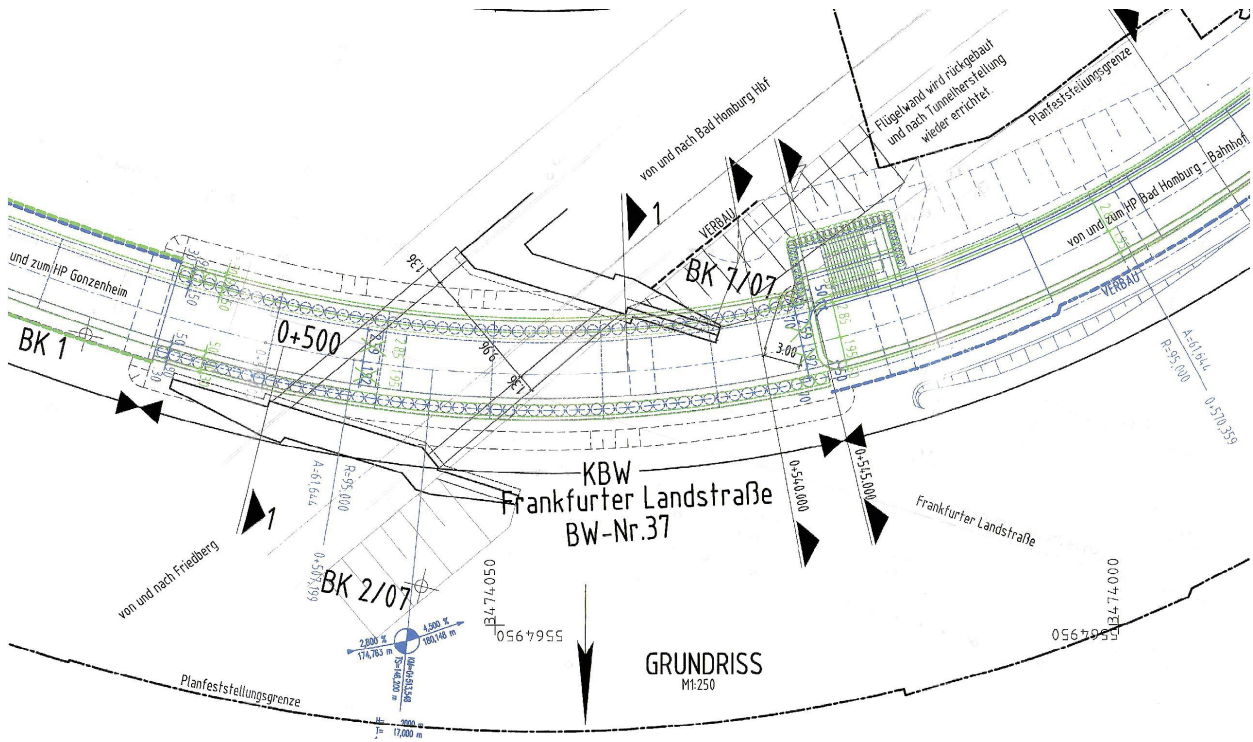
Kirsten Baum
Architektin
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg

Tel 06172 – 85 73 255
0179 – 635 20 15

Mail kiba-ffm@gmx.de
Web www.b-o-ing.de
www.alt-gonzenheim.de

Planstand des Streckenabschnitts von 2015



Kirsten Baum
Architektin
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg

Tel 06172 – 85 73 255
0179 – 635 20 15

Mail kiba-ffm@gmx.de
Web www.b-o-ing.de
www.alt-gonzenheim.de

Absender
Kirsten Baum
Ferdinandstr. 3A
61348 Bad Homburg

Abs: Kirsten Baum, Ferdinandstr. 3A, 61348 Bad Homburg
An das
Regierungspräsidium Darmstadt
Herr Prof. Dr. Hilligardt, Herr Martin Leiter Abt. III
Wilhelminenstr. 1-3
64283 Darmstadt

Bad Homburg, 05.11 2025

**Betreff: Antrag auf Akteneinsicht und Übermittlung der aktuellen Nutzen-Kosten-
Untersuchung (NKU) gemäß § 29 VwVfG / § 80 HDSIG**

**Bauvorhaben U2-Verlängerung Bad Homburg – Planfeststellungsbeschluss 2016, laufendes
Änderungsverfahren**

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Zuge der öffentlichen Berichterstattung wurde bekanntgegeben, dass die **aktuelle** Nutzen-Kosten-
Untersuchung (**NKU**) für die U2-Verlängerung Bad Homburg abgeschlossen sei und der Nutzen-Kosten-Index
1,5 betrage.

Da das Regierungspräsidium Darmstadt als Planfeststellungs- und Fachaufsichtsbehörde für die Verfahren
nach §§ 73 ff. VwVfG zuständig ist, beantrage ich hiermit gemäß § 29 VwVfG sowie § 80 HDSIG:

1. Einsicht und Übersendung folgender Unterlagen

- Die vollständige aktuelle **NKU / Standardisierte Bewertung 2016+**, die dem Förderantrag zugrunde liegt, inklusive aller Formblätter A–E.
- Alle mit der NKU zusammenhängenden **Schriftwechsel, Gutachten, Stellungnahmen oder Prüfvermerke** zwischen Stadt Bad Homburg, Stadtbahngesellschaft Bad Homburg, dem Hessischen Wirtschaftsministerium und dem RP Darmstadt.
- Etwaige **Anlagen oder Begleitberichte** zur Planänderung 2025, sofern dort Bezug auf die NKU genommen wird.

Kirsten Baum
Architektin
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg

Tel 06172 – 85 73 255
0179 – 635 20 15

Mail kiba-ffm@gmx.de
Web www.b-o-ing.de
www.alt-gonzenheim.de

2. Begründung des Informationsinteresses

Die **NKU** ist entscheidend für die **Wirtschaftlichkeits- und Förderbewertung** nach § 3 Nr. 1 c GVFG. Da das Projekt mit erheblichen öffentlichen Mitteln realisiert werden soll und in seiner derzeitigen Ausführung gravierende Auswirkungen auf die örtliche Infrastruktur, die Eigentumsverhältnisse und die Umwelt hat, besteht ein legitimes öffentliches Interesse an Transparenz.

3. Bitte um Übermittlung

Ich bitte, mir die Unterlagen **digital (per E-Mail oder Downloadlink)** zur Verfügung zu stellen.

Sollte dies aufgrund der Dateigröße nicht möglich sein, bitte ich um postalische Übersendung auf Datenträger oder Ausdruck.

Für den Fall, dass bestimmte Unterlagen nicht vorliegen oder als vertraulich eingestuft werden, bitte ich um eine **Einzelfallbegründung** für jede verweigerte Herausgabe (§ 80 Abs. 3 HDSIG).

Ich bitte um Rückmeldung binnen **vier Wochen** über den Bearbeitungsstand und den voraussichtlichen Termin der Akteneinsicht.

Mit freundlichen Grüßen

Kirsten Baum

Kirsten Baum
Architektin
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg

Tel 06172 – 85 73 255
0179 – 635 20 15

Mail kiba-ffm@gmx.de
Web www.b-o-ing.de
www.alt-gonzenheim.de

Anlage 8

Absender
Kirsten Baum
Ferdinandstr. 3A
61348 Bad Homburg

Abs: Kirsten Baum, Ferdinandstr. 3A, 61348 Bad Homburg
An die
Redaktion der Taunus-Zeitung
Schwedenpfad 2
61348 Bad Homburg

Bad Homburg, 19.11 2025

Betreff: Leserbrief zur U2-Verlängerung – Bitte um Veröffentlichung

Sehr geehrte Damen und Herren der Redaktion,

anbei übersende ich Ihnen einen Leserbrief zur geplanten Verlängerung der U-Bahnlinie U2 nach Bad Homburg.

Der Anlass ist ein von mir am 18. November 2025 beim Regierungspräsidium Darmstadt eingereichter **Antrag auf aufsichtsrechtliche Prüfung**, da inzwischen schwerwiegende Hinweise vorliegen, dass der Planfeststellungsbeschluss (2016) und der Bürgerentscheid (2018) auf einer **unzutreffenden Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU 2009)** beruhen.

In mehreren offiziellen städtischen Informationsveranstaltungen und Unterlagen wurde damals auf Basis der NKU 2009 mit der Zahl von **3.100 neuen Fahrgästen täglich** geworben.

Heute ist nachweisbar, dass diese Zahl in erheblichem Umfang aus **Frankfurter Binnenverkehr** besteht und somit **nicht durch die U2-Verlängerung verursacht** werden kann – mit einer Verzerrung des berechneten Nutzens von rund **38 %**.

Da die aktuelle NKU 2025 nun veröffentlicht werden soll, gleichzeitig aber die falsche NKU 2009 weiterhin die Grundlage früherer Entscheidungen wie Planfeststellungsbeschluss 2016 und Bürgerentscheid 2018 war, besteht ein erhebliches öffentliches Interesse an transparenter Berichterstattung.

Ich würde mich freuen, wenn Sie meinen Leserbrief veröffentlichen **und** das Thema redaktionell aufgreifen.

Für Rückfragen stehe ich jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Anlagen:

1. Leserbrief
2. Antrag auf aufsichtsrechtliche Prüfung durch den Regierungspräsidenten in Darmstadt
3. Anlagen 1-8

Kirsten Baum
Architektin
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg

Tel 06172 – 85 73 255
0179 – 635 20 15

Mail kiba-ffm@gmx.de
Web www.b-o-ing.de
<http://alt-gonzenheim.de/>

Absender
Kirsten Baum
Ferdinandstr. 3A
61348 Bad Homburg

Abs: Kirsten Baum, Ferdinandstr. 3A, 61348 Bad Homburg
An die
Redaktion der Taunus-Zeitung
Schwedenpfad 2
61348 Bad Homburg

Bad Homburg, 19.11 2025

Leserbrief – Für Taunuszeitung / FNP

Betr.: U2-Verlängerung – Bürgerinnen und Bürger haben Anspruch auf eine ehrliche Entscheidungsgrundlage

Sehr geehrte Redaktion,

als engagierte Bürgerin und Sprecherin einer neu entstehenden Bürgerinitiative habe ich beim Regierungspräsidium Darmstadt eine **aufsichtsrechtliche Prüfung** zum Projekt „U2-Verlängerung nach Bad Homburg“ beantragt. Grund dafür sind **erhebliche Zweifel an der Informationsgrundlage**, auf der sowohl der **Planfeststellungsbeschluss von 2016** als auch der **Bürgerentscheid von 2018** beruhen.

Im Mittelpunkt steht die **Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) von 2009**, die damals als zentraler Beleg für die Wirtschaftlichkeit des Projekts diente. Genau diese NKU wurde in offiziellen Unterlagen, Präsentationen und Informationsveranstaltungen immer wieder mit der Zahl von „**3.100 neuen Fahrgästen täglich**“ beworben – auch kurz vor dem Bürgerentscheid am 28.10.2018.

Doch inzwischen zeigt sich:

Diese Zahl setzt sich zu einem erheblichen Teil aus Fahrgästen zusammen, die **überhaupt nichts mit Bad Homburg zu tun haben**, sondern aus dem **rein innerstädtischen Frankfurter Verkehr** stammen. Das ist nach geltenden Bewertungsregeln unzulässig. Ohne diese falsch zugeordneten Fahrgäste würde die Wirtschaftlichkeit des Projekts **massiv sinken**. Die NKU lag dadurch **rund 38 Prozent** zu hoch.

Besonders brisant: Selbst das **Hessische Wirtschaftsministerium** schreibt inzwischen, dass die NKU von 2009 nur eine „Ersteinschätzung“ war – obwohl sie schwarz auf weiß im **Planfeststellungsbeschluss** steht und 2018 öffentlich als Argument genutzt wurde.

Dass die Stadt nun eine **aktuelle NKU (2025)** vorlegt, ist zwar notwendig für die Fördermittel – ändert aber nichts daran, dass der damalige Entscheidungsprozess auf **falschen oder irreführenden Informationen** basierte.

Als Bürgerinnen und Bürger haben wir das Recht auf eine **korrekte, vollständige und ehrliche Grundlage**,

Kirsten Baum
Architektin
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg

Tel 06172 – 85 73 255
0179 – 635 20 15

Mail kiba-ffm@gmx.de
Web www.b-o-ing.de
<http://alt-gonzenheim.de/>

bevor ein solch großes, teures und langfristiges Infrastrukturprojekt endgültig entschieden wird.

Es geht nicht darum, Fortschritt zu verhindern.

Es geht darum, dass Entscheidungen – insbesondere Bürgerentscheide – **fair, transparent und sachlich richtig** sein müssen.

Ich hoffe, dass das Regierungspräsidium den Vorgang ernsthaft prüft und damit zur Stärkung des demokratischen Vertrauens beiträgt.

Mit freundlichen Grüßen

Kirsten Baum, Bad Homburg

Kirsten Baum
Architektin
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg

Tel 06172 – 85 73 255
0179 – 635 20 15

Mail kiba-ffm@gmx.de
Web www.b-o-ing.de
<http://alt-gonzenheim.de/>

Absender
Kirsten Baum
Ferdinandstr. 3A
61348 Bad Homburg

Abs: Kirsten Baum, Ferdinandstr. 3A, 61348 Bad Homburg

An die
Redaktion (HR, FAZ Rhein-Main / Frankfurter
Rundschau / Taunus Zeitung / Homburger Woche)

Bad Homburg, 19.12 2025

An die Redaktion (FAZ Rhein-Main / Frankfurter Rundschau / Taunus Zeitung / Homburger Woche)

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei übersende ich Ihnen einen **Leserbrief zur aktuellen Verlängerung der U-Bahnlinie U2 in Bad Homburg**, verbunden mit der Bitte um Prüfung und ggf. Veröffentlichung.

Hintergrund ist der **Baubeginn am 9. Dezember 2025**, der nachweislich **ohne vorliegenden Fördermittelbescheid des Bundes** und ohne einen **förmlichen Bescheid über einen vorzeitigen Maßnahmebeginn** erfolgte. Die zuständige Landesbehörde Hessen Mobil hat dies schriftlich bestätigt. Gleichzeitig ist die für die Förderfähigkeit entscheidende **aktuelle Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU 2025)** bislang nicht öffentlich zugänglich.

Aus meiner Sicht wirft dies **erhebliche Fragen zur Transparenz, zur kommunalen Haushaltsverantwortung und zum finanziellen Risiko für die Stadt Bad Homburg** auf. Unabhängig von der politischen Bewertung des Projekts halte ich diese Punkte für von **öffentlichem Interesse**.

Gerne stelle ich Ihnen auf Wunsch:

- behördliche Schreiben (Hessen Mobil, RP Darmstadt),
- eine chronologische Einordnung,
- oder weiterführende Hintergrundinformationen zur Verfügung und stehe für Rückfragen jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Kirsten Baum

Architektin

Sprecherin der Bürgerinitiative „S-Bahn-Station Bad Homburg Gonzenheim-Haberweg“

Anlagen:

1. Leserbrief

Kirsten Baum
Architektin
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg

Tel 06172 – 85 73 255
0179 – 635 20 15

Mail kiba-ffm@gmx.de
Web www.b-o-ing.de
<http://alt-gonzenheim.de/>

Absender
Kirsten Baum
Ferdinandstr. 3A
61348 Bad Homburg

Abs: Kirsten Baum, Ferdinandstr. 3A, 61348 Bad Homburg

An die
Redaktion (HR, FAZ Rhein-Main / Frankfurter
Rundschau / Taunus Zeitung / Homburger Woche)

Bad Homburg, 19.12 2025

Leserbrief – U2-Baustart ohne Förderbescheid: Ein finanzielles Risiko für Bad Homburg

Am 9. Dezember 2025 wurde in Bad Homburg feierlich der „erste Spatenstich“ für die Verlängerung der U-Bahnlinie U2 gesetzt. Was dabei verschwiegen wird: **Der Baubeginn erfolgte ohne vorliegenden Fördermittelbescheid des Bundes** und ohne einen **förmlichen Bescheid über einen vorzeitigen Maßnahmebeginn**.

Die zuständige Landesbehörde Hessen Mobil hat schriftlich bestätigt, dass lediglich einzelne vorbereitende Maßnahmen intern genehmigt wurden – ohne Aktenzeichen, ohne Bescheid, allein gestützt auf landeshaushaltsrechtliche Vorschriften. Eine Zustimmung des Bundes, der den größten Teil der Kosten tragen soll, liegt nach aktuellem Stand nicht vor.

Gleichzeitig ist die für die Förderung zwingend erforderliche **aktuelle Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU 2025)** der Öffentlichkeit nicht zugänglich. Trotzdem werden bereits **irreversible Tatsachen geschaffen**: Die bisherige Endhaltestelle Gonzenheim soll aufgegeben werden, um eine Übergangslösung zu ermöglichen.

Die entscheidende Frage lautet: **Wer trägt die Kosten, wenn der Bund später „Nein“ sagt?**
Dann droht ein Millionenrisiko für den städtischen Haushalt – und damit für alle Bürgerinnen und Bürger.

Unabhängig davon, wie man zur U2-Verlängerung steht: Ein Großprojekt ohne gesicherte Finanzierung zu starten, ist **politisch fahrlässig** und untergräbt das Vertrauen in eine verantwortungsvolle Stadtpolitik. Transparenz sieht anders aus.

Kirsten Baum, Bad Homburg

Sprecherin der Bürgerinitiative
„S-Bahn-Station Bad Homburg Gonzenheim-Haberweg“

Kirsten Baum
Architektin
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg

Tel 06172 – 85 73 255
0179 – 635 20 15

Mail kiba-ffm@gmx.de
Web www.b-o-ing.de
<http://alt-gonzenheim.de/>

Anlage 9

Absender
Kirsten Baum
Ferdinandstr. 3A
61348 Bad Homburg

Abs: Kirsten Baum, Ferdinandstr. 3A, 61348 Bad Homburg

An das
Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)
Referat – GVFG / ÖPNV-Finanzierung
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Bad Homburg, 19.12.2025

Betreff: Sachstandsmitteilung und Bitte um Prüfung

Baubeginn der Verlängerung der U-Bahnlinie U2 Bad Homburg ohne förmlichen Fördermittelbescheid nach GVFG

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich wende mich mit der Bitte um **sachliche Prüfung und Einordnung aus förderrechtlicher Sicht** an Sie. Anlass ist der am **09.12.2025** erfolgte Baubeginn der Verlängerung der U-Bahnlinie U2 in Bad Homburg v. d. Höhe.

1. Projekt und Förderkontext

Die Verlängerung der U-Bahnlinie U2 von Bad Homburg-Gonzenheim bis zum Bahnhof Bad Homburg ist ein kommunales Großvorhaben, dessen Finanzierung nach Angaben der Stadt maßgeblich auf **Fördermitteln des Bundes und des Landes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)** beruhen soll.

Voraussetzung für eine Bundesförderung ist u. a.:

- der **Nachweis der Wirtschaftlichkeit** gemäß § 3 Nr. 1 c GVFG,
- auf Grundlage einer **Nutzen-Kosten-Untersuchung nach dem Standardisierten Bewertungsverfahren 2016+**,
- sowie die Einhaltung der förderrechtlichen Vorgaben zum **Zeitpunkt des Baubeginns**.

Kirsten Baum
Architektin
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg

Tel 06172 – 85 73 255
0179 – 635 20 15

Mail kiba-ffm@gmx.de
Web www.b-o-ing.de
www.alt-gonzenheim.de

2. Aktueller Sachverhalt (behördlich bestätigt)

Die zuständige Landesbehörde **Hessen Mobil** hat mir auf Anfrage schriftlich bestätigt, dass:

- der Baubeginn am 09.12.2025 auf **Genehmigungen eines vorzeitigen Maßnahmebeginns** beruht,
- **kein förmlicher Bescheid** über einen vorzeitigen Maßnahmebeginn erlassen wurde,
- die Genehmigungen ausschließlich auf **Nr. 1.3 der Verwaltungsvorschriften zu § 44 LHO (Landeshaushaltsordnung)** gestützt sind,
- **kein Fördermittelbescheid nach GVFG** des Landes oder des Bundes vorliegt,
- keine Aussage getroffen wurde, ob oder in welcher Form das **BMDV** in diese Genehmigungen eingebunden war.

Genehmigt wurden einzelne technische Maßnahmen (u. a. Weichenbau, Signalanlagen, Oberleitung, Telekommunikation, Stilllegung der bisherigen Endhaltestelle Gonzenheim und Herstellung einer temporären Endhaltestelle Ober-Eschbach), die faktisch der **Einleitung der Gesamtmaßnahme** dienen.

3. Stand der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU)

Nach öffentlicher Berichterstattung (Tanuszeitung vom 05.11.2025) liegt eine **aktualisierte NKU 2025** lediglich nur „faktisch“ vor.

Ein förmliches, abgestimmtes und genehmigungsreifes Ergebnis nach dem **Standardisierten Bewertungsverfahren 2016+** ist bislang **nicht öffentlich bekannt gemacht** worden.

Fehlerhafte Zahlen der früheren **NKU 2009** wurden zur **Grundlage** des Planfeststellungsbeschlusses 2016 und des Bürgerentscheides 2018.

Insbesondere sind das fehlerhafte Fahrgastzahlen der NKU 2009:

1. **falsche Ermittlung** der „neu gewonnenen Fahrgäste“ nach Fertigstellung (3.090 pro Werktag), darin enthalten (u. a. 900 fälschlich einbezogene **Frankfurter Binnenverkehrs-Fahrten**)
2. daraus resultierende **Überhöhung** des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (**2,15** → **real ca. 1,3**),
3. Verwendung dieser Werte im **Planfeststellungsbeschluss 2016 (S. 58–60)**,
4. Verwendung der Werte im **Bürgerentscheid 2018** als Entscheidungsgrundlage,

Zudem wurde die **NKU 2009** nachweislich **nicht nach dem Verfahren 2016+** erstellt und ist nach Auskunft des Hessischen Wirtschaftsministeriums **nicht förderrechtlich maßgeblich**.

Kirsten Baum
Architektin
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg

Tel 06172 – 85 73 255
0179 – 635 20 15

Mail kiba-ffm@gmx.de
Web www.b-o-ing.de
www.alt-gonzenheim.de

4. Förderrechtliche Fragestellungen

Vor diesem Hintergrund stellen sich aus meiner Sicht folgende **zentrale förderrechtliche Fragen**, zu denen ich um Ihre Einschätzung bitte:

1. Ist ein Baubeginn – auch in Form vorbereitender oder „teilweiser“ Maßnahmen – **förderunschädlich**, wenn
 - kein Fördermittelbescheid nach GVFG vorliegt und
 - die maßgebliche NKU nach Standardisierte Bewertung 2016+ noch nicht förmlich festgestellt ist?
2. Kann eine Genehmigung nach **§ 44 LHO (Landeshaushaltsrecht)** einen vorzeitigen Maßnahmebeginn **bundesförderrechtlich ersetzen oder heilen**?
3. Wie bewertet das BMDV den Umstand, dass durch den begonnenen Bau **irreversible Tatsachen** geschaffen werden, die faktisch eine spätere Förderentscheidung präjudizieren könnten?
4. Besteht aus Sicht des Bundes die Gefahr, dass ein solcher Baubeginn als **förderschädlich** zu bewerten ist und die Förderfähigkeit insgesamt gefährdet?

5. Öffentliches und bundesweites Interesse

Das Vorhaben hat erhebliche finanzielle Auswirkungen und steht exemplarisch für die Frage, **wie strikt die Fördervoraussetzungen des GVFG beim Zeitpunkt des Baubeginns einzuhalten sind**.

Eine Klarstellung durch das BMDV erscheint mir daher nicht nur für den vorliegenden Fall, sondern auch für vergleichbare kommunale Infrastrukturprojekte von Bedeutung.

6. Bitte um Stellungnahme

Ich bitte höflich um Mitteilung,

- ob dem BMDV ein förmlicher Antrag auf Bundesförderung für das Vorhaben vorliegt,
- ob aus Sicht des BMDV der erfolgte Baubeginn förderunschädlich ist,
- und ob bzw. unter welchen Voraussetzungen eine spätere Förderzusage noch möglich wäre.

Gerne übermittle ich auf Wunsch die vorliegenden Schreiben von Hessen Mobil sowie weitere Unterlagen.

Mit freundlichen Grüßen

Kirsten Baum

Architektin

Sprecherin der Bürgerinitiative „S-Bahn-Station Bad Homburg Gonzenheim-Haberweg“

Kirsten Baum
Architektin
Innenarchitektin

Ferdinandstraße 3A
61348 Bad Homburg

Tel 06172 – 85 73 255
0179 – 635 20 15

Mail kiba-ffm@gmx.de
Web www.b-o-ing.de
www.alt-gonzenheim.de